Die schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im achtzehnten jahrhundert ...

Walther Kliche

Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im achtzehnten Jahrhundert.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen Philosophischen Fakultät
der Georg-Augusts-Universität zu Göttingen

vorgelegt von

Walther Kliche

aus Pakosch (Prov. Posen).

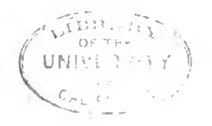
Elberfeld 1904.

Baedekersche Buchdruckerei, A. Martini u. Grüttefien.



Tag der mündlichen Prüfung: 26. November 1903.
Referent: Herr Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Max Lehmann.

Meinen Eltern.



Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im achtzehnten Jahrhundert.

Einleitung.

Überblick über die bisherige Literatur.

Als in Westfalen das Interesse an der vaterländischen Vergangenheit in weiteren Kreisen erwachte, fand auch die Geschichte der Ruhrschiffahrt bald Beachtung. Im Jahrgang 1799 des Mallinckrodtschen „Magazins für Westfalen" erschien anonym ein „Beitrag zur Geschichte der Ruhrschiffahrt"[1]). Er beschäftigt sich hauptsächlich mit dem Unternehmen des Werdenschen Kaufmanns Engels und behandelt die märkischen Projekte und Unternehmungen nur nebenbei, beschränkt sich außerdem auf die Jahre 1770 bis 1780. So gibt er nur einen kleinen Ausschnitt aus der Geschichte der Schiffahrt. Für die Werdenschen Verhältnisse ist er zuverlässig, nicht immer für die cleve-märkischen.

1869 zeichnete H. Achenbach, der spätere Minister, in seiner Abhandlung[2]) „Geschichte der cleve-märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung bis 1815" die Geschichte der Schiffbarmachung der Ruhr in großen Zügen, im Zusammenhang mit der Geschichte des märkischen Bergbaues.

---

[1]) Es ist der siebente Aufsatz in diesem Jahrgang.

[2]) Veröffentlicht im 17. Bande der „Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preußischen Staat", herausgegeben von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

O. v. Mülmann geht in der „Statistik des Regierungsbezirks Düsseldorf“ auf die Schiffbarmachung nicht ein, gibt aber einen Überblick über die Entwicklung der Schiffahrt von 1780 an[1]).

In der „Übersicht der Geschichte des Landkreises Essen“ von W. Grevel[2]) findet sich eine kurze Darstellung der Schiffbarmachung der Ruhr. Sie stellt das Unternehmen Engels in den Mittelpunkt und wird deshalb einseitig. Doch sind viele ihrer Angaben, da Grevel Tagebücher und wohl auch andere Aufzeichnungen Engels benutzt hat, sehr beachtenswert.

In den achtziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts ging man mit dem Gedanken um, die Ruhr, der modernen Technik gemäß, völlig zu kanalisieren und sie so zu einer brauchbaren Fortsetzung der großen Rheinschiffahrtsstraße zu machen. Diesen Plänen diente eine Abhandlung Greves „Die Kanalisierung der Ruhr“[3]). Sie beachtet die frühere Schiffahrt hauptsächlich vom technischen Standpunkt aus; die historischen Nachrichten sind, soweit sie sich auf das 18. Jahrhundert beziehen, nur kurz[4]).

Die Publikation[5]) des Zentralbureaus für Meteorologie und Hydrographie im Großherzogtum Baden, betitelt: „Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse“ enthält eine übersichtliche Darstellung der Entwicklung des rheinischen Wasserrechts, für unser Thema aber wenig historische Nachrichten. Auch die Schiffahrt auf der Lippe wird nur für die Zeit des vergangenen Jahrhunderts berücksichtigt.

Zuletzt hat Max Lehmann die Schiffbarmachung der Ruhr in seiner Biographie des Freiherrn vom Stein[6]), dessen erster, auf uns gekommener amtlicher Bericht sie zum Gegenstand hatte, behandelt.

---

[1]) O. v. Mülmann, Statistik des Regierungsbezirks Düsseldorf, Bd. 2 Seite 667 ff.

[2]) Erschienen in Essen 1883.

[3]) Zuerst als Vortrag auf einer Versammlung zur Gründung eines Vereins für die Kanalisierung der Ruhr in Witten im Juli 1886 gehalten.

[4]) Erschienen 1889.

[5]) Berger in „Der alte Harkort“ ist in seiner Darstellung der Geschichte der Ruhrkanalisierung im wesentlichen abhängig von der vorhergehenden Literatur.

[6]) M. Lehmann, Freiherr vom Stein I S. 39.

Die vorliegende Arbeit gründet sich im wesentlichen auf die einschlägigen Akten des Generaldirektoriums, die im Geheimen Staatsarchiv zu Berlin ruhen; ferner auf die Akten des bergischen Geheimen Rates, die im Staatsarchiv zu Düsseldorf liegen, und, soweit sie ausfindig gemacht werden konnten, auf die Akten der clevischen Kriegs- und Domänenkammer, die das Staatsarchiv zu Münster aufbewahrt. Eine Relatio ex actis[1]) aus dem Jahre 1777 über die Schiffbarmachung der Ruhr und jener Bericht[2]) des Freiherrn vom Stein haben die Übersicht sehr erleichtert; beide mußten auch einige Male, namentlich bei Lücken im Aktenmaterial, zur Ergänzung herangezogen werden.

I.

Die Initiative der cleve-märkischen Stände. — Der Versuch Wittgensteins.

Die Ruhr ist bereits im elften Jahrhundert befahren worden: im Jahre 1033 verlieh Kaiser Konrad II. der Abtei Werden das Recht der Schiffahrt auf diesem Flusse von seiner Mündung bis Werden[3]).

Im Laufe der Zeit jedoch ging die Schiffahrt immer mehr zurück. Das Ruhrrecht, das Herzog Wilhelm von Cleve im Jahre 1542 erließ, erwähnt nichts mehr von ihr[4]).

Im 17. Jahrhundert finden wir die Ruhr Fischern und Müllern überlassen, die sich dort ungestört nach ihren Zwecken einrichteten.

Auch die Lippe ist schon in früher Zeit befahren worden. Dazu lud der Tieflandsfluß mit seinem schwachen Gefälle viel mehr ein als die schnellfließende Ruhr.

---

[1]) Die relatio ist datiert Berlin, 10. Dezember 1777. Verfaßt ist sie von Krüger, über dessen Personalien nichts anzugeben ist.

[2]) Der Bericht Steins ist undatiert, doch sicher zwischen dem 10. Februar und 17. Juni 1780 erstattet. Vgl. M. Lehmann, Freiherr vom Stein I S. 39.

[3]) Vgl. Lacomblet, Niederrheinisches Urkundenbuch. I Nr. 168.

[4]) Vgl. J. D. v. Steinen, Westfälische Geschichte. I S. 462. Das Ruhrrecht ist abgedruckt ibid. I S. 1701. Es beschäftigt sich vorwiegend mit dem durch das Gewässer verursachten Abbruch und Zuwachs der Ufer, Schlachtenbau usw.

1486 wollte Soest, um seinem abflauenden Handel aufzuhelfen, auf dem Soestbach und der Aasse, die bei Hamm in die Lippe mündet, eine Schiffahrt anlegen; die Stadt hätte so eine direkte Flußverbindung mit dem Rhein gewonnen. Das Projekt, obgleich mit Ernst aufgegriffen, wurde aus unbekannten Gründen nicht verwirklicht[1]).

Auch nach dem dreißigjährigen Kriege finden wir eine Schiffahrt auf der Lippe, jedoch gehemmt durch viele und hohe Zölle[2]). Zudem war sie nur während eines geringen Teils des Jahres überhaupt möglich, und selbst dann noch erschwerten Sandbänke und Untiefen in großer Zahl die Fahrt. Als Handelsstraße kam die Lippe wenig in Betracht; der Handel bediente sich mehr der Landwege.

Diese waren über die Maßen schlecht, bisweilen kaum passierbar. Ruhr und Lippe konnten eine bequeme Verbindung des zwischen ihnen gelegenen Landes, der Grafschaft Mark, mit dem großen Verkehrswege des Rheins bilden: sie waren wasserreich, aber verschwendeten ihren Reichtum in großen, raschverfließenden Frühjahrs- und Sommerfluten, in Nebenrinnsalen und dergleichen. So mußte der Plan entstehen, diese beiden unbändigen Gewässer in ihrem ganzen Vermögen dem Menschen dienstbar zu machen. Es bedeutete eine Tat, als dieser Plan zum ersten Mal mit Ernst gefaßt wurde, weniger durch seinen Inhalt, als durch die Zeit, in der es geschah.

Auch über die Grafschaft Mark war der dreißigjährige Krieg vernichtend einhergegangen. Noch im Jahre 1649 standen die schwedischen Truppen im Lande, und das ausgesogene Volk hatte sie zu unterhalten, dasselbe Volk, das große Kriegskontributionen für Schweden, für Hessen, für den Kaiser aufbringen mußte, das Schulden abtragen und Domänen seines Staates einlösen sollte[3]). In dieser Zeit wurde der Beschluß gefaßt, jene beiden Flüsse schiffbar

---

[1]) Vgl. Chroniken der deutschen Städte, Bd. XXIV (herausgeg. von Ilgen) Einleitung S. LXVII.

[2]) Vgl. Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen für Cleve, Mark. I Nr. 281. Landtags-Rezeß vom 27. Febr. 1664. § 44 wird die Abstellung von Zollbedrückungen der Schiffe auf der Lippe versprochen.

[3]) Vgl. Cleve-märkischer Landtagsrezeß vom 9. Oktober 1649 (Foliodruck, im Kgl. Staats-Archiv zu Münster). Besonders die §§ 48 und 63 kommen hier in Betracht. Im Auszug bei Scotti I Nr. 204.

zu machen, „damit der erschöpften Grafschaft Mark dadurch in etwas wieder aufgeholfen und dero Bestes, Wohlfahrt und Aufnehmen befördert werden könnte“[1]). Es war nicht der Landesherr, der diesem Unternehmen nahe trat, der die Mittel aufzubringen befahl, sondern die Stände von Cleve-Mark, die Vertreter des schwer betroffenen Landes, boten sich dazu an.

Noch von anderer Seite gesehen, gewinnt dieser Beschluß Bedeutung. In dem gleichen Landtagsabschiede, der die Schiffbarmachung der Lippe „bis zum Hamm und so hoch immer möglich, und der Ruhr“ festsetzte, erreichten die cleve-märkischen Stände die landesherrliche Anerkennung ihrer weitgehenden politischen Rechte. Das war das Ergebnis eines jahrelangen Kampfes mit ihrem Herzoge und Grafen, dem jungen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg, eines Kampfes, in dem sich Landesherr und Stände wie zwei kriegführende Mächte gegenüberstanden. Durch ein Bündnis mit dem Auslande, den Generalstaaten, und mit dem Kaiser errangen die Stände den Sieg. Aber indem sie nun für die Wohlfahrt ihres Landes so tatkräftig eintraten, wiesen sie gewissermaßen eine augenblickliche sittliche Legitimation für die Ausübung der aufs Neue erkämpften alten Rechte vor.

Der Kurfürst sprach in dem erwähnten Rezeß vom 9. Oktober 1649 nicht nur seine Zustimmung zu der Schiffbarmachung aus, sondern gab auch die Hoffnung kund, seine eigenen Einnahmen durch sie zu steigern. Aber wir erfahren nicht, daß etwas dafür geschehen ist. Der Rezeß vom Jahre 1653 kommt auf diese Sache gar nicht zu sprechen. Wir dürfen annehmen, daß zuerst die Streitigkeiten mit Jülich-Berg, dann der schwedisch-polnische Krieg alles Interesse und auch alle Kraft des Kurfürsten und seiner Länder beanspruchte.

Der schwedisch-polnische Krieg brachte dem Kurfürsten bessere Beziehungen zum Kaiser und den Generalstaaten, und verhalf ihm daher indirekt zum Siege über die Stände in Cleve-Mark. Deutlich zeigen das die beiden Landtagsabschiede von 1660 und 1661, welche die Grundgesetze für die immer noch bedeutenden Rechte der Stände bis ins 19. Jahrhundert geblieben sind[2]). Der Rezeß von

[1]) ibid. § 51.

[2]) Beide Rezesse abgedruckt bei Scotti I Nr. 262 und 265.

1660, der uns hier interessiert, ist im wesentlichen der zugunsten des Kurfürsten korrigierte Abschied von 1649. Der Passus über die Schiffbarmachung der Ruhr und Lippe ist, wie das Meiste, fast wörtlich übernommen, jedoch mit einem Zusatz: Friedrich Wilhelm verspricht, „sogleich anitzo seinem Statthalter und Regierung kommittieren zu wollen, dieses Werk mit Ernst vorzunehmen und darin ferner keine Säumnis vorgehen zu lassen“[1]). Danach erwarten wir, daß man sofort an die Vorarbeiten ging.

In der Kurmark geschah unter Friedrich Wilhelm etwas zur Verbesserung der Wasserstraßen: 1668 wurde der Müllroser Kanal angelegt. In der Grafschaft Mark tat man nichts dafür. Der Rezeß von 1661 erwähnt die versprochene Schiffbarmachung ebensowenig wie der von 1664, obgleich letzterer die Abstellung einiger Zollbedrückungen auf der Lippe verheißt[2]). Es ist mit der Ruhr und Lippe geblieben, wie es war. Über die Ursachen dieses negativen Ergebnisses ist nichts anzugeben.

Die günstigste Zeit zur Verwirklichung des Planes hat man ungenützt vorüber gelassen. Damals waren die Stände von Jülich, Berg, Cleve und Mark so eng verbunden, daß sie sich fast als staatliche Einheit fühlten; die einen wären für die anderen eingetreten, und widerstrebende Landesherren hätten sich fügen müssen. Ein Jahrhundert später war dieser enge Zusammenhang sehr gelockert; außerdem sah man sich fest eingewurzelten Verhältnissen gegenüber, mit denen zu rechnen und zu kämpfen war. Was im 18. Jahrhundert nach manchem Fehlschlagen nur durch langwierige Verhandlungen erreicht wurde, wäre zur Zeit des großen Kurfürsten das Ergebnis eines einfachen Zusammenwirkens gewesen.

Erst im Jahre 1710 wurde der Plan der Stände, wenigstens teilweise, wieder aufgenommen. Leider sind uns in dieser Angelegenheit nur zwei Schreiben erhalten, die wenig genug berichten[3]).

Im März 1710 ersuchte der Direktor im Ober-Domänen-Direktorium, Graf Wittgenstein, den Bischof von Münster und das

---

[1]) § 52 des Rezesses von 1660.

[2]) § 44 des Rezesses, der ebenfalls bei Scotti abgedruckt ist im Auszug, I Nr. 281.

[3]) Für dies und alles Folgende kommen vorzugsweise die Akten des Kgl. Geh. Staats-Archivs zu Berlin in Betracht. Das Schreiben Wittgensteins ist datiert: Cölln a. d. Spree, 28. März 1710.

Domkapitel von Köln „um beliebigen Beitritt, damit der Lippstrom navigabel gemacht würde". Die Lippe berührte auf weiten Strecken das Gebiet dieser beiden geistlichen Fürstentümer, so daß ohne ihre Einwilligung an eine Schiffbarmachung nicht zu denken war.

Als instruierten Unterhändler gab Wittgenstein Chr. Fr. Luben von Wulffen an, denselben, der als Urheber der Domänen-Erbpacht unter Friedrich I. eine bedeutende Rolle spielte. Luben hielt sich damals am Rhein auf[1]); seine Instruktion liegt den Akten nicht bei.

Aus dem Schreiben geht hervor, daß Untersuchungen über die Möglichkeit dieser Schiffbarmachung vorangegangen waren; auch, daß der Bau von Schleusen beabsichtigt wurde. Über die nähere Veranlassung aber sagt es nichts; das Werk wird als ein für alle Teile „sehr profitables" bezeichnet.

Eine Erinnerung an das Versprechen, das den Ständen 1649 gegeben war, wird kaum mitgewirkt haben. Wittgenstein hatte das Salzwesen unter sich; wahrscheinlich bestimmte ihn der Wunsch, den Transport und Verkauf des Unnaischen Salzes zu erleichtern, zur Aufnahme des Projektes.

Es ist auffällig, daß Wittgenstein gerade damals mit dem Plane hervortrat. Denn die Zeit war unruhig, der spanische Erbfolgekrieg noch nicht zu Ende; im Erzbistum Köln führte das Domkapitel provisorisch die Regierung an Stelle des mit Ludwig XIV. verbündeten, geächteten Erzbischofs[2]).

Das Domkapitel lehnte Wittgensteins Anerbieten zwar nicht ab[3]), behandelte aber die Sache dilatorisch: man müsse sich erst mit dem Bischof von Münster in Verbindung setzen, das Erzstift allein könne „nichts Schließliches und Beständiges abhandeln".

Vom Bischof zu Münster ist, nach einer Aktennotiz, wahrscheinlich gar keine Antwort eingelaufen; jedenfalls war sie bis zum 20. Januar 1711 noch nicht angekommen.

Die Gründe zu diesem mehr als kühlen Verhalten können wir nur mutmaßen. Vielleicht fürchtete Köln wie Münster, daß Preußen wegen ihrer Zölle auf der Lippe Schwierigkeiten machen würde, wie es denn später auch geschehen ist.

---

[1]) Vgl. S. Isaacsohn: Geschichte des preußischen Beamtentums II S. 302.

[2]) Vgl. Ennen: Der spanische Erbfolgekrieg und der Kurfürst Joseph Clemens von Köln. Jena 1851.

[3]) Schreiben datiert: Köln am Rhein, 3. Oktober 1710.

Von Berlin aus scheint man weiter keine Schritte getan zu haben. Es wäre sehr begreiflich: im Herbste 1710 wurden die Untersuchungen eingeleitet, die zum Sturze Wittgensteins und Lubens führten.

Und weiter: was war in einer Zeit, wo sich das kleine Preußen im Hader der Großmächte seine Ansprüche wahren mußte, wo der nordische Krieg immer näher herannahte, was war da die Schiffbarmachung eines Flüßchens? Sie bedurfte der Stille des Friedens.

II.

Die Versuche unter der Regierung Friedrich Wilhelms I.

§ 1. Das Projekt der clevischen Kammer.

Die Stille des Friedens kam. Sie schuf dem wirtschaftlichen Könige Friedrich Wilhelm I. die Möglichkeit einer Neuordnung der ganzen inneren Verwaltung und einer eingehenden Beachtung und Pflege aller Erwerbszweige. Wandte sich auch seine Fürsorge mehr den östlichen Provinzen zu, ganz leer ging der Westen nicht aus. Unmittelbar interessieren uns hier die neue Einrichtung des Salzwerkes in Unna und die ersten Anstalten zu einer Reform des Bergwesens in der Grafschaft Mark.

Das Salz war 1652 in allen preußischen Landesteilen wieder Monopol des Staates geworden[1]); die Salzgewinnung wurde vom Könige oder von Privatleuten betrieben, die dann eine Abgabe davon, den Zehnten, entrichteten.

In den westlichen Besitzungen Preußens war das alte, leistungsfähige Salzwerk von Unna das bedeutendste, wo das Salz aus warmen Quellen gewonnen wurde[2]). Doch diese Saline war derartig heruntergekommen, daß Lüneburgisches Salz hatte eingeführt werden müssen, um die preußischen Untertanen zu versorgen[3]). Man

---

[1]) Edikt vom 5. Februar 1652, abgedruckt in Mylius: C. C. M. IV. Teil II. Abteilung Kap. I Nr. X. Vgl. C. Bornhak: Geschichte des preußischen Verwaltungsrechts I S. 391.

[2]) Schon die clevischen Herzöge hatten sich die Pflege dieses Salzwerkes sehr angelegen sein lassen, vgl. ein Edikt des Jahres 1604 (Scotti I Nr. 114), durch das der Herzog die Ausfuhr märkischer Kohlen verbietet, um dem Salzwerk billigen Brennstoff zu sichern.

[3]) Vgl. Bornhak, ibid. I. S. 391.

brauchte gar nicht Merkantilist zu sein, um dies als Übelstand zu empfinden.

Und nun gar Friedrich Wilhelm I.!

Auf seinen Befehl sandte das General-Direktorium die Kriegs- und Domänenräte Richter aus Magdeburg und Francke aus Cleve in die Mark, um die Saline in Unna so einzurichten, daß für das Salz kein Geld mehr ins Ausland zu gehen brauchte.

Im September 1734 berichtete das General-Direktorium [1]), auf einer Relation Richters und Franckes fußend, dem Könige, daß in Unna jetzt weit über den Bedarf der Grafschaft Mark Salz gesotten werde.

Es war sogar genug vorhanden, das Herzogtum Cleve zu versorgen, ja Handel ins Ausland damit zu treiben. Aber dieser Plan mußte angesichts der schlechten Wege und der teuren Landfracht als nichtig erscheinen. Da dachte man daran, die Ruhr schiffbar zu machen. „Das würde sowohl dem Salzwesen als auch sonsten dem Handel und der Schiffahrt beförderlich und avantageux sein, wie es denn auch nicht für impraktikabel gehalten würde"; so sagte der Immediatbericht und fragte gleich, ob der Ingenieur Henning sich an Ort und Stelle begeben und den Fluß untersuchen sollte. Der König schrieb an den Rand, mit jener Schrift, die ihn die Gicht gelehrt hatte:

> sehr guht soll examiniret werden und wie vill es kosten wird. FW.

Die emporblühende Salzproduktion gab also den Anlaß, den alten Plan der Stände wieder aufzunehmen. Es finden sich keine Andeutungen davon, daß ihre Initiative nachwirkte. Die Lage der Verhältnisse nötigte den Gedanken auf.

Jedenfalls ist der dem Könige unterbreitete Vorschlag auf den Kriegsrat Francke zurückzuführen, der als Mitglied der clevischen Kammer die märkischen Verhältnisse sehr gut kannte.

Schon längere Zeit war Francke in dieser Kriegs- und Domänenkammer [2]). Er hatte die Sachen der Schiffbarmachung zu bearbeiten und in den Plenarsitzungen des Kollegiums zu vertreten.

---

[1]) Der Immediatbericht ist datiert: 21. Sept. 1734.

[2]) Vgl. S. Isaacsohn: Geschichte des preußischen Beamtentums III S. 134.

Nach seinen Vorschlägen wurden die Berichte, die nach Berlin gingen, verfaßt. Die anderen Mitglieder traten in dieser Angelegenheit ziemlich zurück, selbst der Direktor Rappard, der das Salzwesen unter sich hatte, und Durham, von dem die Akzise im Herzogtum Cleve eingeführt worden war. Der Kammerpräsident von Borcke scheint wenig mehr als die Namensunterschriften gegeben zu haben.

Die eigentliche Entscheidung lag in allen Fragen beim General-Direktorium, von dem die clevische Kammer so abhängig war, daß sie ein selbständiges Vorgehen kaum wagte. Im General-Direktorium war Cleve-Mark dem dritten Departement zugeteilt. Die Konzepte der Reskripte an die Kammer unterzeichnete, allein oder an erster Stelle, bis zum Mai 1739 der Minister Friedrich von Görne[1]). Diese Reskripte sind stets, soweit sich verfolgen läßt, nach Vorschlägen des Geheimen Finanzrats W. H. Culeman[2]) aufgesetzt. Er spielte für die Schiffbarmachung im General-Direktorium dieselbe Rolle wie Francke in der Kammer. Doch wandte sich Culeman häufig an den Kriegs- und Domänenrat Valenkampff um Rat[2]). Valenkampff stand in der kurmärkischen Kammer dem Salzwesen vor; seine Gutachten, nach denen Culeman sich in der Regel richtete, zeigen eine solche Vertrautheit mit den märkischen Verhältnissen, daß die Vermutung nahe liegt, er sei früher in der Grafschaft selbst gewesen.

Das etwa sind die Personen, in deren Händen das Unternehmen lag.

In dem Reskript, das der Kammer die oben angeführte königliche Entscheidung mitteilte[3]), wurde von ihr zugleich gefordert, über die benachbarten Staaten an der Ruhr zu berichten; vor allem wollte das General-Direktorium wissen, wie sie sich voraussichtlich zu der Schiffbarmachung stellen würden: ob zustimmend, vielleicht gar zur Mitarbeit bereit, oder ablehnend.

Der bisher noch ziemlich unbestimmte Plan wurde auf eine Anfrage Franckes[4]) näher präzisiert. Valenkampff dachte die

---

[1]) Vgl. Acta Borussica, Behördenorganisation VI, 1. Görne war danach Chef des vierten, später des ersten Departements.

[2]) Vgl. Acta Borussica ibid., Personenverzeichnis.

[3]) Datiert: Berlin, 19. Oktober 1734.

[4]) Datiert: Cleve, 3. November 1734. Die Berichte der Kammer brauchten bis Berlin 10—14 Tage.

Schiffbarkeit der Ruhr bis in die Gegend von Langschede zu bewirken, eine Stadt an diesem Flusse, die Unna zunächst gelegen war. Als Vorbild schwebten ihm die Schiffahrts-Einrichtungen auf der Saale vor. Der Bau von Schleusen war in Aussicht genommen. Valenkampff stellte sich das Werk viel leichter vor, als es die Untersuchung ergab; namentlich irrte er sich in der Tiefe des Flußbettes.

Nach dieser Präzisierung des Planes forderte die clevische Kammer im Sinne des Reskriptes vom 19. Oktober 1734 von den Richtern zu Hattingen, Wetter, Schwerte und Unna Berichte ein. Die Richter waren nicht nur die Unterbeamten der Justiz, sondern hatten auch die meisten Funktionen der niederen Verwaltung den alten ständischen Beamten abgenommen [1]). Da sie in ihrem kleinen Bezirke mit Land und Leuten in engster Berührung lebten, so waren sie für Auskunft über die Aussichten einer Schiffbarmachung, über die Schwierigkeiten, die aus der natürlichen Beschaffenheit des Flusses oder aus dem Verhalten der benachbarten Regierungen etwa zu erwarten waren, die gewiesenen Männer.

Indessen war von den einlaufenden Berichten nur einer wirklich brauchbar, der des Richters Erkels zu Wetter. Nach ihm verfaßte die Kammer die Relation an das General-Direktorium [2]), der sie eine Kopie des Erkelsschen Schreibens beilegte.

Die Ruhr entspringt im östlichen Sauerlande bei dem Orte Niedersfeld, der damals zu dem kur-kölnischen Herzogtum Westfalen gehörte; soweit sie durch dieses Gebiet floß, kam sie für die Schiffbarmachung nicht in Frage. 15 Kilometer oberhalb von Langschede trat sie in die Grafschaft Mark ein, doch war ihr linkes Ufer bis 4 Kilometer unterhalb dieser Stadt noch kölnisch; deshalb wollte man die Schiffbarkeit auch nur bis in die Nähe von Langschede ausdehnen. Ziemlich in der Mitte durchquerte die Ruhr alsdann die Grafschaft in vielfach gewundenem Laufe, etwa 70 Kilometer lang; bei Steele berührte sie das Gebiet des Stifts Essen, schlängelte sich weiter durch die Abtei Werden, bildete eine kurze Strecke die Grenze zwischen dieser und dem Herzogtum Berg, durchfloß etwa

[1]) Vgl. C. Bornhak: Geschichte des preußischen Verwaltungsrechts, II S. 35 ff.

[2]) Datiert: Cleve, 7. Februar 1735.

5 Kilometer dieses selbst und weitere 5 Kilometer die vom Herzogtum lehnrührige Herrschaft Broich, in der Mülheim lag, um dann, nach einem Laufe von rund 10 Kilometern durch das Herzogtum Cleve, bei Ruhrort in den Rhein zu münden. Die Luftlinie Langschede—Ruhrort beträgt 70 Kilometer; die Länge des dazwischen liegenden Flußlaufes 120 Kilometer. Zwei Drittel davon entfielen auf preußische Gebiete; die übrigen 40 Kilometer schoben sich zwischen das Herzogtum Cleve und die Grafschaft Mark und gehörten vier verschiedenen Landesherren zu.

Über den großen Vorteil der Schiffbarmachung für Handel und Wandel war sich Erckels — ein unschätzbares Kleinod würde sie der Grafschaft Mark bringen, sagte er — mit den andern Richtern einig, aber auch über die großen Schwierigkeiten. Diese waren erstens natürliche: Klippen befanden sich im Flußbettt; das Wasser hatte an vielen Stellen Kiesbänke angeschwemmt; vor allem aber war das Gefälle sehr stark. Dazu kamen zweitens Schwierigkeiten, welche menschliche Kunst geschaffen hatte. Man zählte von Langschede abwärts 25 Wehre, Schlachten genannt, die sich quer durch die Ruhr zogen. Sie waren angelegt, teils um die Wasserkraft zum Treiben von Mühlen und dergleichen zu benutzen, teils im Interesse der Fischerei. Besitzer dieser Schlachten waren die Landesherren oder angesessene Adelige.

Daraus ergab sich zweierlei: nur mit großen Kosten war die Schiffbarmachung überhaupt ausführbar, und, da die vielen Schlachten durchstochen oder beseitigt werden mußten, hatte man den Widerstand der Mühlen- und Fischereibesitzer zu erwarten.

Es war ferner nötig, Schleusen anzulegen, um das Wasser an flachen Stellen aufzustauen; kam das gewöhnliche Hochwasser im Frühjahr, so wurden die anliegenden Felder sicher überschwemmt. Es war auch kaum zu erwarten, daß die Eigener zu der Anlage des Leinpfades Land hergeben würden, selbst nicht bei guter Bezahlung; denn durch die Begehung des Pfades wurden die Grundbesitzer immerhin belästigt. Durch die Ruhrschiffahrt drohte ferner ein Rückgang in den Einnahmen der Fergen, der Brückeneigentümer, vor allem aber in den Landzolleinnahmen.

Die Staaten des Deutschen Reiches waren voll von Binnenzöllen — ein zäh sich behauptender Rest des Mittelalters, „da jeder Landesherr die auf den Straßen seines Gebietes einherziehenden

Waren als eine Beute ansah, von deren Besitzern er so viel als irgend möglich erpressen durfte"[1]. Auch in den Ruhrländern wurden diese Zölle bis an das Ende des 18. Jahrhunderts[2]) an vielen Orten erhoben; sie waren eine bedeutende, geschätzte Einnahmequelle der Landesherren[3]). Wurde die Ruhr schiffbar, so bediente sich der Handel natürlich möglichst dieses bequemen Weges und entging so den Zollstätten auf dem Lande.

Daher hatte man sich eher des größten Widerstandes der benachbarten Regierungen gegen die Schiffbarmachung zu versehen, als ihrer Zustimmung oder gar ihrer Hilfe.

Darum, und der großen Kosten wegen, trat der Gedanke, die Lippe schiffbar zu machen, hervor. Die Kammer berief sich darauf, daß dieser Plan schon einmal von der Regierung gefaßt war, und fragte an, ob der erwartete Ingenieur nicht auch zugleich die Lippe untersuchen sollte.

Die Schiffbarmachung der Lippe war entschieden vorzuziehen. Zwar lag Unna viel näher an der Ruhr als an der Lippe, aber dieser Fluß bot erheblich geringere Schwierigkeiten als jener. Die Ruhr, ein Gebirgsfluß, hat 100 m Gefälle auf eine Strecke von 130 Kilometer; die Lippe, ein Fluß der Ebene, 40 m Gefälle auf 145 Kilometer. Bei letzterer hatte man es auch nur mit zwei fremden Staaten zu tun. Von jenen 145 Kilometern bildete sie im ersten Viertel die Grenze zwischen der Grafschaft Mark und dem Bistum Münster; im zweiten und dritten zwischen diesem und der kölnischen Grafschaft Recklinghausen; zuletzt floß sie durch das Herzogtum Cleve bis zu ihrer Mündung in den Rhein. Man darf ferner nicht vergessen, daß es bereits eine Schiffahrt auf der Lippe gab, wenn sie auch kläglich genug war.

In Berlin urteilte man ähnlich wie in Cleve. Vahlenkampff riet, von der Schiffbarmachung der Ruhr abzusehen.

Dennoch bekam Ingenieur Henning im März 1735 den Auftrag, sich unverzüglich zur Untersuchung sowohl der Lippe wie

---

[1]) M. Lehmann, Freiherr vom Stein, I S. 185.

[2]) In der Grafschaft Mark wurden die Binnenzölle 1796 aufgehoben Vgl. M. Lehmann, Freiherr vom Stein, I S. 185. Über das Zollwesen in Preußen vgl. ibid. I, S. 327.

[3]) Vgl. W. L. v. Seckendorff, Teutscher Fürstenstaat, 3. Teil, Kap. 3.

der Ruhr an Ort und Stelle zu begeben; er sollte eine genaue Beschreibung der Flüsse nebst einem sorgfältig spezifizierten Kostenanschlage der Schiffbarmachung liefern.

Am 10. April stellte sich Henning der clevischen Kammer vor und bat um die nötigen Hilfskräfte.

Mit einigen Schiffern und Kettenziehern fuhr er dann zuerst die Lippe herauf und begann die Aufnahme. Erst Anfang Juli wurde er mit der nach seinen Schilderungen sehr mühseligen, ja gefährlichen Arbeit fertig. Am 9. Juli sandte er einen Bericht nebst Kostenanschlag und Karte der Lippe an das General-Direktorium ein.

Von Wesel bis Hamm — so weit forderten auch die Stände 1649 die Schiffbarmachung — nahm Henning die Lippe auf; das sind 145 Kilometer. Die ersten zwei Drittel dieser Strecke, von Wesel aus gerechnet, waren ohne jeden Schleusenbau zu regulieren. Man hatte nur eine größere Anzahl Sandbänke zu beseitigen, die bei niedrigem Wasserstande knapp 0,75 Meter, bei hohem dagegen bis über 5 Meter unter der Oberfläche lagen. Daraus ergab sich, daß bei Hochwasser die Lippe auf dieser Strecke schiffbar war, nämlich bis Haus Dahlen, einem Edelsitze, der sich etwas unterhalb von Lünen befand. Eine Schiffahrt bei niedrigem Wasserstande aber war nur nach Beseitigung der Sandbänke möglich. Dazu schlug Henning vor, Buhnen aus Pfählen und Faschinen zu erbauen, durch die das Flußbett verengt wurde. So hätte man das Wasser gezwungen, sich tiefer einzuwühlen. Etwa 170 solcher Buhnen waren erforderlich; sie sollten 19600 Taler kosten.

Bedeutend teurer stellte sich die Schiffbarmachung des letzten Drittels. Schon beim Hause Vogelsang, etwas unterhalb von Haus Dahlen, hatte Henning die Umgehung einer Steinklippe durch einen längeren Graben vorgesehen und den Bau einer hölzernen Schleuse[1]). Bei Haus Dahlen aber zog sich die erste Schlacht quer durch die Lippe; solche Schlachten gab es bis Hamm noch fünf, alle mußten durch Schleusen überwunden werden. Vier davon brauchten nur aus Holz zu sein. Sie sollten ungefähr 4 mal 35 Quadratmeter

[1]) Der Bericht Hennings ist hier nicht ganz klar, wie er denn überhaupt Spuren eiliger Abfassung trägt. Nach späteren Notizen scheint es, als ob bei Haus Vogelsang auch schon eine Schlacht sich befand, die aber leichter wie die übrigen zu überwinden war.

groß werden und je 8—9000 Taler kosten. Waren die Ufer aber flach, so genügten die hölzernen Schleusen nicht; das übertretende Hochwasser hätte sie vernichtet. Deshalb plante Henning an zwei Stellen steinerne Schleusen und veranschlagte sie auf je 18252 Taler. Zwischen Dahlen und Hamm fanden sich steinerne Klippen; da sie aus weichem Mergel bestanden, konnten sie mit scharfen, harten Werkzeugen zerschlagen und zerbröckelt werden. Versunkene Bäume waren aus dem Fluß zu ziehen, die am Ufer stehenden zur Anlage des Leinpfades zu fällen.

Die Gesamtkosten einer Schiffbarmachung der Lippe berechnete Henning auf 137458 Taler, betonte aber ausdrücklich, daß auch nach Aufwendung aller dieser Kosten die dauernde Fahrt nur für besondere, flache Kähne möglich war.

Als dem Geheimen Finanzrat Culeman am 19. Juli der Bericht präsentiert wurde, erschrack er über diese Summe. Ziemlich mutlos wandte er sich an Valenkampff: man müsse von dem Plane wohl abstehen. Wollte man aber nur zur Zeit des Hochwassers Salz verfahren, so brauchte man zu viel Kähne. Zugleich stiegen Culeman Bedenken auf, ob die münstersche und kölnische Regierung das märkische Salz, ohne Schwierigkeiten zu machen, durch ihr Gebiet lassen würden. Wenn es doch, meinte er, gelänge, vier Stunden von Wesel ein Salzwerk an der Lippe anzulegen! Dazu war in der Tat Hoffnung.

Valenkampff sah die Lage nicht so schwarz an. Bis Hamm war seiner Meinung nach die Schiffbarmachung überflüssig; von Unna aus war die nächste Stadt an der Lippe Lünen; da das Salz, um bis dahin zu gelangen, einmal auf Wagen geladen wurde, so konnte es auch gleich noch elf Kilometer weiter bis Haus Dahlen gefahren werden; unterhalb der dortigen Mühlenschlacht schaffte man es dann auf das Wasser. Auf diese Weise wurden sechs Schleusen, darunter die beiden steinernen, erspart; nur die bei Haus Vogelsang blieb noch zu bauen. Vielleicht war sogar diese Last von den preußischen Kassen fern zu halten: Haus Vogelsang — es lag in der kölnischen Grafschaft Recklinghausen — gehörte einem adligen Herrn; er konnte zum Schleusenbau auf eigene Kosten gebracht werden.

Von Köln und Münster fürchtete Valenkampff wegen des Salztransportes nichts. Münster bezog alles Salz aus Werle im kölnischen

Westfalen; Köln verkaufte nichts nach dem Herzogtum Cleve. Und sollte man wider Erwarten etwas in den Weg legen, so brauchte der König bloß die Passage des kölnischen Salzes durch die Grafschaft Mark nach Münster erschweren; dann würden die geistlichen Herren schon nachgeben.

Das Reskript an die clevische Kammer wurde ganz nach dem Gutachten Valenkampffs verfaßt[1]). Sie sollte dem Besitzer von Vogelsang den Schleusenbau als gute Kapitalsanlage darstellen, die sich durch Erhebung angemessener Schleusengelder von den durchfahrenden Schiffen vortrefflich verzinsen müßte.

Unterdessen hatte Henning auch die Ruhr untersucht, konnte aber, krankheitshalber, erst am 31. Dezember 1735 darüber berichten. 130 Kilometer des Flusses, von Ruhrort bis zu dem Städtchen Fröndenberg oberhalb Langschedes waren von ihm aufgenommen worden.

Waren bei der Lippe zwei Drittel der schiffbar zu machenden Strecke bei Hochwasser schon längst befahren, so konnte man auf der Ruhr nach dem ersten Neuntel dieser Strecke bereits an keine Schiffahrt mehr denken. Und auch auf diesem Teile war die Fahrt kläglich genug.

Die Mülheimer fuhren dort in flachen Nachen ihre Kohlen in den Rhein; oft genug blieben die Schiffe auf den zusammengetriebenen Kieselsteinbergen sitzen, über denen das niedrige Wasser kaum einen halben Meter hoch stand, und mußten gedreht und gewendet werden, bis die Strömung sie wieder flott machte. Bei hohem Wasserstande ging die Fahrt auf diesem Teile wohl gut vonstatten; oberhalb Mülheims aber war der Fluß auch dann für jeden Verkehr von vornherein versagt. Was half es, daß die Ruhr bei vollem Wasser dort auch an den flachsten Stellen, über den zahlreichen Kieselsteinbänken und den Klippen, noch gut vier Meter tief war, wenn 21 Mühlen und Fischerschlachten, von einem Ufer zum andern quer sich hindurchziehend, jedem Schiffe den Weg versperrten.

Um alle diese Hindernisse zu beseitigen, wollte Henning in derselben Weise wie auf der Lippe verfahren. Nach dem Gesagten ist klar, daß die Schiffbarmachung der Ruhr viel teurer werden mußte, als die ihres Schwesterflusses; es war mehr zu tun. Dazu kam noch, daß bei der bedeutend stärkeren Strömung der Ruhr, bei

[1]) Datiert 22 November 1735.

ihren gewaltigeren Hochwassern alle Bauten aus viel festerem Material auszuführen waren. Buhnen aus Pfählen und Faschinen wären ein Spielzeug für den ungestümen Fluß geworden; an ihrer Statt waren steinerne Flügel nötig. Für diese berechnete Henning allein bis Mülheim 8390 Taler 16 Groschen. Ebenso durfte keine Schleuse aus Holz sein, alle mußten aus Stein gebaut werden. Zwar stellte sich hier die steinerne Schleuse etwas billiger als auf der Lippe, weil das Material näher war: 11572 Taler; aber dort waren im ganzen nur sechs, auf der Ruhr dagegen 22 Schleusen erforderlich.

Wie bei der Lippe sollten ferner längere Steinklippen durch Gräben umgangen, Bäume aus dem Fluß gezogen und ein Ufer zur Anlage des Leinpfades gesäubert werden. Der Pfad mußte ziemlich breit sein, da der starken Strömung wegen nur Pferde die Schiffe heraufziehen konnten.

So rechnete Henning als Gesamtkosten der Ruhr-Schiffbarmachung 339527 Taler und 20 Groschen heraus. Seinen Bericht schloß er mit einer Bemerkung, die eigentlich schon dem ganzen Unternehmen sein Urteil sprach: bei den wenig festen Ufern des Flusses kann eine einzige Hochflut, wie sie sich oft genug ereignet, alle sorgfältig aufgeführten Bauten mit einem Schlage vernichten.

Culeman bezeichnete der Kosten wegen die Schiffbarmachung sogleich als unmöglich. Valenkampff war derselben Ansicht; doch auch hier fand der kluge Mann günstige Aussichten. An die leidliche Schiffbarkeit der Ruhr bis Mülheim knüpfte er an. Viereinhalb Stunden von Mülheim hatte sich bei Bochum eine Salzquelle gezeigt. Sofort bekam die clevische Kammer Befehl[1]), sie zu untersuchen und zu berichten, ob ein Salztransport von dort bis Mülheim zu Lande und dann die Ruhr hinab in den Rhein möglich und praktisch sein würde.

Ein besonderer schriftlicher Bericht über die Ergebnisse der Henningschen Untersuchungen hat dem Könige nicht vorgelegen, nur die Anweisungen an die Extraordinarien-Kasse zur Bezahlung der aufgelaufenen Kosten[2]). Man wird dem Herrscher das Unternehmen als „zu kostbar" bezeichnet haben.

---

[1]) Datiert 24. Januar 1736.

[2]) Nur mit großer Mühe, nach langen Bitten und Vorstellungen hat Henning seine Diäten und Auslagen bezahlt bekommen. Für den Tag verlangte

In den letzten Regierungsjahren Friedrich Wilhelms I. belief sich die Summe aller Staatseinnahmen jährlich auf nicht ganz sieben Millionen Thaler[1]). Davon wurden fünf Millionen für das Heer verwandt, fast eine Million wanderte in den Staatsschatz; der Rest, nur eine Million Taler, blieb für Hof- und Zivilzwecke übrig.

Die Schiffbarmachung der Ruhr hätte also, auf drei Jahre verteilt, jährlich den neunten Teil der verfügbaren Einnahmen verschlungen.

Selbst wenn die Nachbarstaaten beigesteuert und die acht Schleusen in ihren Territorien erbaut hätten, wären die Kosten für Preußen im Verhältnis zu den vorhandenen Mitteln immer noch viel zu hoch gewesen.

Allerdings hat fünfzig Jahre später, als die Ruhr wirklich schiffbar wurde, der Staat auch nicht viel dazu hergegeben. Aber zu dieser Zeit war mehr Geld im Lande: die Schlachtenbesitzer bauten einige Schleusen selbst; die übrigen Kosten wurden durch Anleihen gedeckt; vor allen Dingen: die Schiffbarmachung geschah 1780 bei weitem nicht so sorgfältig, wie sie Henning für nötig hielt. Und seine Vorsicht war nicht übertrieben.

Doch gehen wir zurück zu den Plänen, welche die Aussicht auf eine billige teilweise Schiffbarmachung der Lippe veranlaßt hatte.

Nach dem Reskripte vom 22. November 1735 ließ die clevische Kammer den Besitzer des Hauses Vogelsang, einen Freiherrn von Brabeck, Domherrn zu Hildesheim, sondieren, ob er geneigt wäre, die Schleuse zu bauen. Der Freiherr erklärte sich dazu außerstande; abgesehen davon, daß er mit seinem Vermögen anderweitig gebunden war, fürchtete er die zu geringe Verzinsung des aufgewandten Kapitals. Doch wollte er nichts in den Weg legen, wenn Preußen den Bau zu übernehmen wünschte. Die Verhandlungen zogen sich längere Zeit hin. Valenkampff hoffte immer noch, den Freiherrn zum Baue zu bewegen.

---

der Ingenieur für sich und seine Leute 1 Thaler 8 Groschen; das machte für die 193 Tage der Untersuchung beider Flüsse etwas über 256 Thaler. Der sparsame König aber wollte ihm zuerst nur die Diäten für höchstens sechs Wochen bewilligen; in dieser Zeit hätte die Arbeit, nach königlicher Meinung, längst fertig sein können.

[1]) Vgl. A. F. Riedel, Der brandenburgisch-preußische Staatshaushalt.

Da befuhr im August 1738 der Ober-Deichinspektor von Haerlem[1]) aufs neue die Lippe und fand, daß eine Schleuse bei Vogelsang nicht unbedingt nötig war. Innerhalb der Zeit des Hochwassers, etwa zehn Wochen lang, konnte man die Lippe, wie sie war, von Haus Dahlen bis Wesel befahren. Haerlem hielt es für möglich, in dieser Zeit eine für den Bedarf des Herzogtums Cleve genügende Menge Salz hinabzutransportieren.

Valenkampff aber nannte die Beschränkung der Schiffahrt auf zehn Wochen unpraktisch, weil sich kaum Schiffer finden würden, die sich auf eine so kurze Zeit verpflichteten. Auf der Oder war an vielen Stellen der Wasserstand auch meist sehr niedrig und doch wurde der Fluß mit besonders flachen Booten fast das ganze Jahr über befahren. Valenkampff empfahl daher dem Könige, Schiffsbauer von der Oder nach der Lippe zu schicken und dort von ihnen solche Boote bauen zu lassen, die den Salztransport dauernd möglich machten.

Auf diese Weise wurde eine leidliche Schiffahrt auf der Lippe eingerichtet[2]). Die großen Pläne gab man auf und verwertete Erfahrungen, die im Osten des Staates gewonnen waren.

Doch noch manche Schwierigkeiten waren zu beseitigen, ehe die Salzkähne ungehindert fahren konnten. Im Münsterschen wurden hohe, willkürlich gesteigerte Zölle von ihnen erhoben, die den Salzhandel ganz zu erdrücken drohten. Der Energie Franckes und Rappards gelang es, diese Gefahr zu heben, indem sie betonten, daß das Salz als „wirkliches Fürstengut" nach alter Observanz frei von jeglichem Zoll sei[3]).

Noch mehrere Mal tauchte im 18. Jahrhundert der Gedanke auf, die Lippe zu kanalisieren — ein deutlicher Beweis dafür, daß sie als Verkehrsstraße schwer entbehrlich war. Verwirklicht wurde

---

[1]) Hier werden die Akten unvollständig.

[2]) Der Salztransport begann jedenfalls im Frühjahr 1739. Zuerst wurden nur sehr wenige Schiffe dazu eingestellt, wie es scheint, nur zwei.

[3]) V. L. von Seckendorff, Deutscher Fürstenstaat, Teil III, Kap. 3 kennt diese Vergünstigung auch, beschränkt sie aber auf das, was zum Hofstaat eines Landesfürsten gehört. Die weitergehende Vergünstigung wurde allerdings auch anderswo geübt: Preußen ließ die märkischen Kohlen, welche der Kurfürst von der Pfalz zum Gebrauch der Garnison und der Regierungskollegien in Düsseldorf bezog, zollfrei passieren.

der Gedanke in jenem Jahrhundert nicht; der unkanalisierte Fluß lag im Lande wie ein ungehobener Schatz.

Wenden wir uns der Ruhr wieder zu.

Die allgemeine Schiffbarmachung war aufgegeben. Auch die Hoffnung Valenkampffs, Bochumer Salz nach Mülheim und von dort zu Wasser weiter schaffen zu können, erwies sich als trügerisch. In den flachen offenen Kähnen war ein Naßwerden des Salzes unvermeidlich; ein teurer Landtransport war immer noch einer solchen Wasserfahrt vorzuziehen.

Von Anfang bis zu Ende war die Absicht, das Salz möglichst billig von einem Ort zum andern zu bringen, das treibende Moment in allen diesen Plänen und Unternehmungen. Sie mußten verlassen werden; denn durch den geringen Salztransport konnten sich so kostspielige Werke niemals rentieren.

Aber wenn die Grafschaft Mark die reichen Schätze an Erz und Kohlen aus ihren Tiefen holte, wenn Handel und Wandel sich erhob, mit diesen Schätzen in den Händen an die Ruhr trat und sie schiffbar haben wollte, dann war die Zeit gekommen, wo ein preußischer Geheimer Finanzrat nicht mehr vor den großen Kosten zu erschrecken brauchte. Der Handel hob sich bald — aber der Geheime Finanzrat ließ noch lange auf sich warten.

§ 2. Das Projekt des Königssteeler Glasfabrik-Konsortiums.

Die neue Einrichtung des Salzwerkes in Unna lenkte die Aufmerksamkeit der Behörden nicht nur auf die Ruhr und Lippe, sondern auch auf den märkischen Bergbau. Das Salzwerk bedurfte billiger, guter Kohlen.

Die Grafschaft Mark war reich an guten Kohlen[1]), soweit man damals die kohlenhaltigen Gänge kannte, erstreckten sie sich von Unna westlich, die Ruhr überschreitend, bis an das Herzogtum Berg.

Von einem Steinkohlenbergbau in der Grafschaft berichten schon Urkunden aus dem Anfange des 14. Jahrhunderts[2]). Im

[1]) Vgl. über das Folgende: H. Achenbach, Geschichte der cleve-märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung, in: Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preußischen Staat, herausgegeben vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Bd. 17. Berlin 1869.

[2]) Vgl. von Velsen, Beiträge zur Geschichte unseres Bergbaus (Zeitschrift „Glückauf" 1865, 1866, 1867).

16. Jahrhundert muß er eine gewisse Blüte erreicht haben. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts aber war er so herunter gekommen, daß nur wenig wirkliche Bergwerke in Betrieb waren, und eine beträchtliche Menge Kohlen durch Raubbau gewonnen wurde, so z. B. von den Bauern auf dem Lande, welche die Kohlen aus der Erde gruben. Der lokale Bedarf war nur notdürftig gedeckt. Die Kohlengewinner behielten die beste Ware für sich, so daß, wer nicht selbst Kohlen förderte, sich mit minderwertigem Material begnügen mußte.

Hauptsächlich durch den Mangel an einer strengen staatlichen Beaufsichtigung war es so weit gekommen. Zwar hatte der große Kurfürst einen Ober-Bergvogt eingesetzt; aber dessen Aufsicht und Kontrole war durchaus unzureichend geworden. Diese Verhältnisse mußten dem Staate an sich ärgerlich genug sein, da der Bergbau ein Regal war, und der König von den geförderten Kohlen und Metallen einen Zehnten erhob. Dem Unterschleife war Tor und Tür geöffnet, ganz zu schweigen davon, daß die Erdschätze des Landes vergeudet und verdorben wurden.

Aber erst, als der Staat selber im Salzwerk zu Unna mit den schlechten Kohlen zu arbeiten hatte, suchte er Wandel zu schaffen. Das General-Direktorium ließ den Bergbau und, was mit ihm zusammenhing, eingehend untersuchen. Besonders ist hier der Tätigkeit des sächsischen Bergmeisters Heinrich Decker zu gedenken. Wenn sich auch seine Reformvorschläge nur zum Teil verwirklichten, so wurde doch durch die Gründung des Bergamts in Bochum (1737) und die Einführung einer neuen Bergordnung eine strengere staatliche Aufsicht über den Abbau der Kohlenlager und über den Verkauf der geförderten Kohlen erreicht.

Auch Deckers nächstliegendes Ziel war, dem lokalen Kohlenbedarfe, namentlich dem der Salzkokturen und Eisenfabriken zu genügen. Aber angesichts des Kohlenreichtums der Grafschaft dachte er schon an einen Handel nach auswärts. Zu Lande war er, wegen der schlechten Wege, so gut wie unmöglich. Als daher die Untersuchungen über die Möglichkeit einer Ruhr-Kanalisierung noch schwebten, verwandte sich Decker in einem Berichte an das General-Direktorium[1]) auf das wärmste für die Schiffbarmachung. Er ist der erste gewesen, der die Bedeutung einer schiffbaren Ruhr für den Kohlenhandel nachdrücklich betont hat.

---

[1]) Datiert: Amt Schwerte den 15. Oktober 1735.

Es schien, als sollte sich dieser Plan Deckers bald verwirklichen, und zwar zunächst außerhalb der königlichen Länder.

Ein Konsortium, das in der Umgegend von Steele Kohlenbergwerke besaß, plante, um den Verkauf der Kohlen zu erleichtern und zu vermehren, die Anlage einer Schiffahrt auf der Ruhr. Der Fluß sollte völlig in dem bisherigen Zustande bleiben; man dachte, ihn nur während des Hochwassers zu befahren. Neben den Kohlen wollte man auch andere Handelsartikel verschiffen, ja sogar holländische Waren heraufbringen.

Als den Urheber des Planes haben wir den Elberfelder Kaufmann Peter Evertsen anzusehen. Im August 1735 wandte er sich mit der Bitte um eine Konzession für das Unternehmen an den Amtmann der Herrschaft Broich, die damals einem Grafen von Leiningen gehörte. Die Verhandlungen zwischen der gräflich leiningenschen Kanzlei in Heidesheim und dem Amtmann zogen sich bis Juni 1737 hin. Die Akten darüber sind unvollständig. Jedenfalls wurde aus der Schiffahrt nichts. In den Verhandlungen tauchte die Besorgnis auf, der Nutzen der Schiffahrt würde die Einbuße in den Landzoll-Einnahmen nicht aufwiegen. Auch fürchtete man Schwierigkeiten von den Nachbarstaaten. Wahrscheinlich hat der Graf aus diesen Gründen die Konzession verweigert.

Ein Jahr später nahm ein anderes Konsortium aus der Umgegend von Steele, wahrscheinlich von Evertsen angeregt, das Projekt wieder auf.

In Königssteele[1]) an der Ruhr betrieb dies Konsortium mit gutem Erfolge eine Glasfabrik und Steinkohlenbergwerke. Es entstand der Wunsch, das Absatzgebiet zu erweitern. So gab im September 1738 das Konsortium bei dem neu gegründeten Bergamte die Absicht kund, eine Schiffahrt auf der Ruhr anzulegen, um Glassachen und andere Waren, besonders aber Steinkohlen billig transportieren zu können.

An eine Kanalisierung, wie sie Henning veranschlagt hatte, konnte die Gesellschaft nicht denken; sie wollte die Ruhr im wesentlichen so lassen wie sie war. Bei den schlechten Landwegen war auch eine mühsame Schiffahrt schon ein Gewinn. Allerdings war

---

[1]) Dicht an der Grenze der Grafschaft Mark gelegen. Das daneben liegende Steele gehörte schon zu Essen.

die Fahrt an jeder Mühlenschlacht eigentlich schon zu Ende; der Fluß war gleichsam in einzelne Teiche zerschnitten. Die Gesellschaft plante, in jedem dieser acht Abschnitte ein[1]) Schiff auf und abfahren und an jeder Schlacht die Ladung von einem zum bereit liegenden andern umladen zu lassen.

Das Bergamt griff das Projekt mit Eifer auf. Es sandte sofort den Berg-Geschworenen Koch ab, der es prüfen sollte. Dieser fuhr am 23. September mit dem Bevollmächtigten des Konsortiums, Hünninghausen, von Königssteele bis Ruhrort den Fluß hinab. Er fand das Projekt sehr wohl ausführbar. Geeignete Schiffe mußten gebaut werden, das heißt: lange, breite, aber flache Nachen. Stellenweise war der Wasserstand zu vertiefen, teils durch Staudämme, teils durch Ausräumen des Flußbettes. Diese Arbeiten veranschlagte Koch auf 2000 Taler, den Bau der acht nötigen Schiffe auf ebensoviel[2]).

Aber Koch betonte weiter, daß bei der starken Strömung der Ruhr (0,7 m Gefälle[3]) auf 1 km Flußlauf im Durchschnitt) ein nicht zu schmaler Leinpfad unerläßlich sei; denn Pferde mußten die Nachen stromauf ziehen. Die Anlage des Pfades war bei obiger Summe nicht mit eingerechnet. Auch der Bau von Schleusen ist jedenfalls zur Sprache gekommen. Das Konsortium lehnte ihn nicht ab, glaubte aber wohl, ohne diese kostspieligen Werke sich vorläufig behelfen zu können. Man dachte sogar daran, trotz des

---

[1]) Später, wenn der Verkehr sich steigerte, eventuell auch zwei Schiffe.

[2]) Koch berechnete, daß 175 Gang (= 256 Zentner etwa), die Mindestladung eines Transportes, in Ruhrort für ungefähr 43 Taler zu verkaufen waren. Das bedeutete einen Reingewinn von 10 Talern für die Unternehmer. Wenn wir die Dauer der Schiffahrt im Jahr auf 7 Monate ansetzen, und, um sicher zu gehen, die Zahl der Festtage noch abziehen, so konnte während 160 Tagen gefahren werden. Schlecht gerechnet, konnte jeden Tag eine Ladung abgehen, eher zwei; das gäbe im Jahr 160 einzelne Fahrten. Nun hat Koch mit zehn Talern den Reingewinn wohl etwas zu hoch angegeben; da aber während der Hochwasserzeit fast das Doppelte verfahren werden konnte, so können wir zehn Taler als Durchschnittsreingewinn festhalten. Daraus erhellt, bei einigermaßen günstigen Umständen, ein Mindestreingewinn von 1600 Talern jährlich für die Unternehmer. Nun wollten diese aber auch die Herauffahrt zum Warentransport benutzen; also war noch mehr zu erwarten.

[3]) „Der Rhein besitzt zwischen Basel und Breisach mit 0,9 m Gefälle noch den Charakter eines Wildwassers.“ Wagner, Lehrbuch der Geographie. Bd. I.

schwierigen Stromauffahrens noch Waren von Ruhrort herauf zu transportieren.

Unter Hervorhebung des großen Vorteils, der aus diesem Unternehmen für den allgemeinen Handel der Grafschaft Mark, als besonders für den Steinkohlenbergbau sicher zu erwarten war, gab das Bergamt[1]) das Projekt an die vorgesetzte Behörde, die Kriegs- und Domänenkammer zu Cleve, weiter.

Erst um diese Zeit scheint das Konsortium mit dem Entwurf eines Kontraktes, der seine Forderungen und Anerbietungen enthielt, hervorgetreten zu sein.

Es verlangte ein Schiffahrtsprivileg für die Strecke von Königssteele bis Ruhrort auf 25 Jahre. Nur seine Schiffe sollten die Ruhr befahren dürfen. Sämtliche Kosten der Anlage trugen die Unternehmer; ging nach Ablauf des Privilegs die Schiffahrt in andere Hände über, so waren diese Kosten ihnen zurückzuerstatten. Die Arbeiten im Flußbett, die Anlage des Leinpfades und das Umladen an den Schlachten sollten überall erlaubt sein. Die Kammer wurde ersucht, auch in den Nachbarstaaten von den Eigentümern der Grundstücke an den Ufern und der Schlachten, mochten es die Landesherrn oder deren Untertanen sein, dieselbe Erlaubnis zu erwirken. Als Entgelt für den Schaden, den eine Benutzung des Leinpfades verursachte, erboten sich die Unternehmer, für jede Fahrt vier Taler[2]) zu zahlen zur verhältnismäßigen Verteilung unter die Grundeigentümer; doch sollten die von Ruhrort etwa heraufkommenden Waren von jeder Bezahlung[3]) frei sein. Das Konsortium versprach, die Mülheimer Kohlenschiffer unbehelligt zu lassen.

Man kann diese Bedingungen und Anerbietungen nur billig nennen. Auch die clevische Kammer[4]) hatte nichts gegen sie zu erinnern. Königssteele lag an der Grenze der Grafschaft Mark;

---

[1]) 21. November 1738.

[2]) Wenn je zwei Schiffe zwischen den Schlachten gehalten wurden, so wollten die Unternehmer etwas über 5 Taler, statt 4, bezahlen.

[3]) Jedenfalls meinten die Unternehmer: Freiheit von der Bezahlung des oben genannten Entschädigungsgeldes. Doch ist, bei der ungenauen Ausdrucksweise, nicht ausgeschlossen, daß sie eine Freiheit von allen Zöllen u. dergl. beanspruchten.

[4]) Der Kriegsrat Francke, der Direktor des Bergamts geworden war, behandelte diese Angelegenheit wieder.

der größeste Teil der Schiffahrt ging durch das Gebiet der Nachbarstaaten. Von diesen also hing das ganze Unternehmen ab. Es ist klar, daß es für die Unternehmer schwierig sein mußte, eine Konzession zu erhalten, weil sie Ausländer waren. Das Konsortium wußte wohl, was es tat, wenn es die clevische Kammer um ihre Vermittelung anging.

Die Kammer stellte dem Konsortium eine offene Requisition zu, die sich ganz allgemein an die Landesherren und Grundbesitzer wandte. Sie enthielt nichts mehr als eine Legitimation und Empfehlung der Unternehmer und ihres Projektes. Sie sprach nur von einem beabsichtigten Transport von Glassachen und anderen Waren; die Verschiffung der Kohlen aber erwähnte sie mit keinem Worte. Denn die Kammer wußte, daß die Herrschaft Broich wegen ihrer Kohlenhändler in Mülheim alles aufwenden würde, um jede Konkurrenz fern zu halten.

Am 17. Dezember 1738 sandte die Kammer einen vorläufigen Bericht an das General-Direktorium ein. Das ausführliche Gutachten über das Projekt und über die gestellten Bedingungen behielt sie sich vor bis nach Eingang der Antworten der Nachbarstaaten, ohne deren Entscheidung vorerst eben nichts zu tun war. Doch betonte der Bericht den großen Nutzen des Unternehmens, der indirekt auch dem königlichen Kohlenzehnten zugute kommen würde, und empfahl die Bedingungen als wohl annehmbar, zumal der König bisher von der Ruhr nichts gehabt hätte.

Das Reskript[1]), das am 27. Januar 1739 dem Kammerberichte folgte, verhielt sich den Unternehmern gegenüber wenig entgegenkommend. Für uns unverständlich; denn sie wollten doch, wenn auch in beschränktem Maße, einen Teil jenes Planes verwirklichen, den das General-Direktorium eben notgedrungen aufgegeben hatte. Und das sollte geschehen ohne Belastung der Staatskasse und unter mäßigen Bedingungen, zu größtem Vorteile des Landes und der königlichen Einnahmen. Das Reskript billigte zwar die Zustellung der Requisition, aber die Unternehmer sollten sich mit einer kürzeren Dauer[2]) des Privilegs begnügen und an

[1]) Der Geheime Finanzrat von Börstel bearbeitete diese Angelegenheit im General-Direktorium.

[2]) Gerade nach 25 Jahren machte man Ernst mit einer Schiffahrt, welche im wesentlichen dieselbe wie die hier geplante war.

den Staat für die Konzession eine jährliche Abgabe entrichten. Diese Forderungen wurden nicht als unabänderliche erhoben, doch sollte die Kammer zusehen, ob sie nicht durchzusetzen wären. Die sicher zu erwartende Steigerung des Kohlenzehnten war also noch nicht genug. Interesse hatte man in Berlin für das Projekt: als der fernere Bericht der Kammer lange ausblieb, ergingen zweimal Exzitatorien nach Cleve.

Inzwischen wandten sich die Unternehmer an die Äbtissin von Essen, eine Fürstin von Sulzbach, und an den Inhaber der Herrschaft Broich, den Grafen von Leiningen. Ihrem schriftlichen Gesuche fügten sie die Requisition der Kammer bei. Auch sie verschwiegen die beabsichtigte Kohlenverschiffung. Den billigen Transbort ihrer Glaswaren, von dem das Bestehen ihrer Fabrik abhinge, stellten sie als Hauptzweck der Schiffahrt hin. Die Angebote, welche das Konsortium in diesen beiden gleichlautenden Gesuchen machte, sind zum Teil noch weitergehend, als die der Kammer vorgelegten: es verpflichtete sich, das für den Leinpfad nötige Land zu pachten, und zwar für den Morgen zehn Taler jährlich zu zahlen; ferner für die Konzession und den landesherrlichen Schutz jährlich eine Pistole [1]) zu entrichten. Was den ersten Punkt anlangt, so hatten ja die Unternehmer auch der Kammer eine Entschädigung für den Leinpfad zugesagt. Eine jährliche Abgabe für den Genuß der Konzession dagegen hatten sie der Kammer nicht versprochen. Es ist jedoch zu bedenken, daß auf der Schiffahrtsstrecke, die durch preußisches Gebiet ging, nämlich durch das Herzogtum Cleve, bereits die Mülheimer die Ruhr befuhren, ohne etwas dafür zu zahlen. Überdies mußten die Unternehmer den fremden Staaten gegenüber ein Weiteres tun.

Die Äbtissin von Essen wie der Herr von Broich wiesen das Gesuch des Konsortiums mündlich glatt ab, ohne sich auf eine Begründung für die Abweisung einzulassen. „Die Sache ist von großen Folgerungen und zu akkordieren bedenklich" — mehr bekamen die Unternehmer nicht zu hören. Höchst wahrscheinlich hatte man in Essen und Broich von dem geplanten Kohlentransporte doch Wind bekommen. Denn auch in Essen wurde Steinkohlenbergbau getrieben, der zwar nicht sehr bedeutend war, aber immerhin Grund genug gab, eine Konkurrenz fern zu halten.

[1]) Etwa 5 Taler.

Das Konsortium teilte dies Ergebnis dem Bergamt mit und bat, der König, in dessen eigenstes Interesse das Unternehmen schlage, möge auf die widerstrebenden Regierungen einwirken. Dies Gesuch, vom Bergmeister Seidel befürwortet, wurde an die clevische Kammer weitergegeben.

Hier war man gegen eine Einmischung des Königs. Weil die Nachbarn selber Steinkohlenbergbau und Steinkohlenhandel trieben, so würde, „wenn man die Sache ferner aperte urgiren wollte, ein konträrer Effekt erfolgen." Es sei besser, damit noch zur Zeit anzustehn. Das war die Meinung der Kammer, wie sie solche im Bericht[1]) an das General-Direktorium formulierte.

Im Reskript vom 18. Juni 1739 erklärte sich das General-Direktorium mit dieser Meinung einverstanden. Die Unternehmer sollten dahin beschieden werden, daß sie sich selbst bemühen müßten, „bei den auswärtigen Herrschaften zu reüssieren".

Es ist klar, daß die Nachbarstaaten jetzt erst recht jede Konzession verweigerten. Aus der geplanten Schiffahrt wurde nichts.

Die Kammer und das General-Direktorium waren also deshalb gegen eine öffentliche Einmischung, weil sie dadurch die von den Nachbarn erhobenen Schwierigkeiten nur zur steigern fürchteten. Man war in Berlin von wirklich durchgreifenden Maßregeln zugunsten des Unternehmens weit entfernt. Das ist um so auffälliger, als die in Betracht kommenden Landesherren, außer einem, Preußen gegenüber ohnmächtig waren, dieser eine, der pfälzische Kurfürst, aber sich noch gar nicht geäußert hatte.

Man sieht deutlich, die Ruhrschiffahrt war der preußischen Regierung noch recht wenig wert, aber — das können wir wohl aus dem letzterwähnten Kammerberichte entnehmen — aus den Augen lassen wollte man sie doch nicht mehr.

[1]) Datiert Cleve, 28. Mai 1739.

III.

Das Projekt Büchels und Hünninghausens.

§ 1. Die Verhandlungen der Unternehmer mit der clevischen Kammer und dem General-Direktorium.

In den bisherigen Projekten einer Ruhrschiffahrt erkannten wir als treibendes Motiv den Wunsch, die märkischen Produkte, in erster Linie die Steinkohlen, möglichst billig nach dem Rhein transportieren zu können. Mit dem Anfang der fünfziger Jahre des achtzehnten Jahrhunderts trat noch ein Moment hinzu, das seiner Natur nach die Verwirklichung des alten Planes besonders dringlich machte: die Ruhrschiffahrt zeigte sich als das beste Mittel, einer wirtschaftlichen Notlage abzuhelfen, der das Herzogtum Cleve ausgesetzt war. Vergegenwärtigen wir uns die Handelsbeziehungen jener Länder[1]).

Der Handel zwischen den Niederlanden und den benachbarten deutschen Territorien war ein recht lebhafter. Die Holländer führten, fast ohne Konkurrenz, Kaffee, Tee, Öl, Tran, gesalzene Fische, Baumwolle, spanische Wolle und anderes ein, und bezogen dafür hauptsächlich Kohlen, Textil- und Eisenwaren. An dem Export der industriellen Produkte war die Grafschaft Mark wenig, größtenteils das Herzogtum Berg beteiligt. Diesen Handel vermittelten für die Ruhrländer besonders die Städte Wesel und Duisburg, zu Cleve gehörig, und Mülheim a. d. Ruhr, in der Herrschaft Broich. Die Bedeutung Wesels und Duisburgs beruhte zum großen Teil auf dem Notbehelfe des Landtransports; bei diesen Städten nämlich verließen die Waren die Wasserstraße, um auf Wagen verladen in das Hinterland zu gehen[2]).

---

[1]) Die folgende Schilderung stützt sich besonders auf den Bericht des Kriegsrats V. Rappard vom 18. September 1748, 31. Dezember 1752 und den des Kriegsrats Sobbe vom 8. August 1752.

[2]) Die Weseler Kaufleute handelten besonders nach Elberfeld, Solingen, in das kölnische Sauerland, in die Grafschaft Limburg hin; die Duisburger besonders nach Düsseldorf, Lennep, Neviges, Velbert hin. So stellt der Kriegsrat und commissarius loci Sobbe die Handelsbeziehungen dar, in einem Bericht der clevischen Kammer erstattet am 8. August 1752.

Waren also Wesel und Duisburg mehr Durchgangsstationen, so war Mülheim a. d. Ruhr ein Ausgangspunkt des Handels: es war der Ausfuhrhafen des Kohlengebiets; bis Mülheim wurde die Ruhr[1]), wenn auch mit großen Schwierigkeiten, befahren, und in nächster Nähe begannen die Steinkohlenbergwerke. Die Mülheimer trieben selbst Bergbau; aber die auf ihren Zechen geförderten Kohlen waren minderwertig. Um gute Ware liefern zu können, kauften sie in Essen, Werden und der Grafschaft Mark Kohlen auf und mischten sie unter ihre eigenen. Die Nachbaren waren, da sie keine Schiffahrt auf der Ruhr hatten, ganz auf den Landtransport ihrer Kohlen angewiesen; dieser aber verteuerte sie beträchtlich, ganz abgesehen davon, daß er wegen der schlechten Wege äußerst schwierig war. So kam es, daß die Nachbarn nach dem Rhein zu so gut wie keine Kohlen ausführten und die Mülheimer dort den Markt beherrschten. Diese Herrschaft war zuerst nicht drückend, da ein Kaufmann den andern im Preise unterbot. Gegen Ende der vierziger Jahre jedoch schlossen sich die Kohlenhändler in der Erkenntnis größeren Vorteils zu einem Ringe zusammen und erhöhten binnen kurzem den Preis von 27—28 Taler für hundert Gang bis auf 45 Taler[2]).

Dieses Kohlenmonopol der Mülheimer belästigte allgemein. Im Herzogtum Berg litt mancher Erwerbszweig schwer darunter[3]); aber man war wenigstens in den östlichen Gegenden nicht auf die Mülheimer allein angewiesen, sondern bezog hier schon seit langem Kohlen zu Lande aus der Grafschaft Mark. Ungleich härter wurde das Herzogtum Cleve betroffen. Von den Mülheimer Kohlenhändlern ganz abhängig, wurde es von ihnen rücksichtslos ausgebeutet. Da nun auch das Holz nicht billig war, so versteht man den Ausdruck mancher Kammerberichte, daß die Untertanen unter dem Monopol der Mülheimer seufzten wie unter einer feindlichen Kontribution.

In der Grafschaft Mark hatte sich in den vierziger Jahren

---

[1]) Vgl. Hennings Schilderung S. 16.

[2]) Diese Steigerung gibt Rappard an. Doch erreichte sie nicht überall im Herzogtum Cleve diese Höhe. Auch scheint der Preis bisweilen wieder eine Zeitlang herabgesetzt zu sein, um dann aufs neue erhöht zu werden. So lange die Mülheimer das Kohlenmonopol hatten, war man eben ihrer Willkür preisgegeben.

[3]) Die bergische Hofkammer berichtet, daß viele Kalkbrennereien infolge der Kohlenteuerung ihren Betrieb einstellten.

die Kohlenproduktion ansehnlich gehoben. Die Ausfuhr begann, zunächst allerdings mit dem Erfolge, daß in der Grafschaft selbst Kohlenmangel eintrat[1]). Deshalb wurde auf märkische Kohlen, die ins Ausland gingen[2]), ein Impost[3]) gelegt, der sie im Lande halten sollte. Aber bald wuchs der Bergbau zu der Leistungsfähigkeit heran, daß er über den inländischen Bedarf hinaus produzieren konnte. Die märkische Kohle, ihrer Güte wegen sehr begehrt, fand schnell guten Absatz. Im Anfang der fünfziger Jahre finden wir eine verhältnismäßig bedeutende Kohlenausfuhr in die benachbarten industriereichen Gebiete, besonders in das östliche Herzogtum Berg[4]). Dadurch entstand dem preußischen Könige in dem Ausgangs-Impost eine schätzenswerte Einnahme. Weiteres Absatzgebiet war jedoch den märkischen Kohlen des teuren, schwierigen Landtransportes wegen verschlossen.

So lagen die Verhältnisse, als die Mülheimer Händler sich zusammentaten. Die clevische Kammer sah bald Kohlenüberfluß und Kohlenteuerung, durch wenige Meilen fremden Landes von einander getrennt, in ihren Provinzen.

Im September 1748 machte der Kriegsrat B. Rappard Vorschläge zur Abhilfe. Sie gipfelten darin, einen direkten Handel zwischen dem Herzogtum Cleve und der Grafschaft Mark, in erster Linie mit Kohlen, ins Leben zu rufen. Rappard dachte, durch Verbesserung der Wege zu diesem Ziel zu kommen. Aber sein Plan fand keine Zustimmung; die zu Lande transportierten Kohlen konnten mit den Mülheimischen schwer konkurieren; auch scheute man die Kosten, welche die Wegeverbesserung erforderte.

Die Überlegenheit der Mülheimer beruhte großenteils auf dem Flußtransport, dessen sie sich bedienten; wollte man den Kampf mit

---

[1]) Ähnliche Verhältnisse traten 1604 ein. Ein Edikt (Scotti I Nr. 114) verbot damals die Kohlenausfuhr aus der Grafschaft gänzlich, damit es dem Salzwerk in Unna nicht an genügendem, billigem Brennstoff fehle.

[2]) d. h. in nichtpreußische Territorien.

[3]) Der Impost betrug 1770 1 Stüber auf den Gang (146—150 Pfund) Kohlen. Zugleich mit dem Kohlen-Ausgangs-Impost wurde auch einer auf Holz gelegt. — 60 Stüber machten einen Taler aus.

[4]) Nach dem Bericht der Kammer vom 30. Dezember 1752 gingen märkische Kohlen hauptsächlich nach Elberfeld, Barmen, Solingen, Remscheid, Lüttringhausen, Radevormwald, Cronenburg usw.

ihnen erfolgreich aufnehmen, so mußte man sich dieselbe günstige Bedingung schaffen: den Kohlentransport auf der Ruhr. Der Gedanke der Ruhrschiffahrt drängte sich so förmlich auf. Rappard hatte den Landhandel als ein privates Unternehmen vermögender Geschäftsleute geplant. Ebenso sollte die Schiffahrt verwirklicht werden; man suchte unter der Hand nach geeigneten Leuten[1]).

Die Praxis, dergleichen Projekte durch Unternehmer ausführen zu lassen, war für den Staat insofern recht bequem, als sie ihm jedes Risiko ersparte; auch gab sie viele Garantien für gutes Gelingen. Sie hatte aber den Nachteil, daß den Unternehmern bedeutende Vorteile und Vorrechte gewährt werden mußten, welche den Nutzen des Erreichten nur wenigen zugute kommen ließen[2]).

Im Herbst 1751 meldeten sich bei der Kammer in Cleve zwei Fabrikanten; sie wollten vereint eine Schiffahrt auf der Ruhr anlegen.

Der eine der beiden Unternehmer, Hünninghausen, ist uns bereits bekannt als der frühere Bevollmächtigte der Königssteeler Glasfabrik. Die Fabrik bestand nicht mehr; doch war Hünninghausen in Königssteele wieder ansässig geworden. Die Kammer gab ihm das Zeugnis eines klugen, erfahrenen Geschäftsmannes, der sich durch weite Reisen, namentlich in Frankreich, mannigfaltige und ansehnliche Kenntnisse erworben hatte. Er steuerte zu der Unternehmung sein reiches Wissen bei; das Geld gab der zweite der Unternehmer, Büchel, her. Er war Besitzer einer Spiegelfabrik in Düsseldorf. Nur durch die Verbindung mit diesem vermögenden Manne wurde Hünninghausen in den Stand gesetzt, das Projekt, das er schon einmal vertreten hatte, wieder aufzunehmen. Er legte denselben Plan vor, wie vor zwölf Jahren die Königssteeler

[1]) Es läßt sich nicht feststellen, von wem diese Nachforschungen ausgingen. Die Kammer hat kaum sich damit abgegeben. Es scheint, daß sie von Berlin aus unternommen wurden. Ein Empfehlungsschreiben für die Unternehmer an den Minister von Viereck ausgestellt, bezeugt, daß sie nicht selbständig, sondern durch Vermittelung anderer — ein Kommissionsrat v. Hoven wird genannt, — zur Meldung bewogen sind. In wessen Auftrag die Vermittelung geschah, ist nicht ersichtlich. Die Namensunterschrift des Schreibens ist durch Einreißen des Papiers unleserlich geworden.

[2]) Das Unternehmertum blühte zur Zeit des Merkantilismus, wo der Staat das Wirtschaftsleben seines Gebietes in genauer Herrschaft hielt und durch Verordnungen, Privilegien und Einschränkungen gängelte.

Fabrikanten: an jeder Schlacht sollten die Waren umgeladen werden; nur war die Anfangsstation der Schiffahrt bis Hattingen hinaufgeschoben worden. Die Unternehmer pflegten Verbindungen mit Holland, diesem Lande der Kanäle; holländische Sachverständige untersuchten die Ruhr und fanden Hünninghausens Projekt ausführbar.

Nur skizzenhaft formulierten die Unternehmer ihre Angebote und Forderungen, sehr zu ihrem Schaden: verzögernde Bedenklichkeiten und Mißverständnisse, ja Mißtrauen gegen ihr ganzes Werk waren die Folgen. Rappard ging so weit, ihr Gesuch rund abzulehnen, weil die Mülheimer dahinter stecken könnten — eine Besorgnis, die wohl daher rührte, daß Büchel bergischer Untertan war.

Doch ließen sich die beiden nicht abweisen. Anfang März 1752 überreichten sie in Berlin dem Minister von Viereck ihr Angebot, nebst Erläuterungen, die auf die gemachten Einwände antworteten. Sie baten, ihnen noch in der laufenden Woche eine „favorable Resolution" zugehen zu lassen, damit sie im nahen Frühjahr bereits mit der Anlage beginnen könnten. Diese naiven Vorstellungen von der Schnelligkeit der Behördenarbeit mußten sie sehr bald aufgeben.

Im General-Direktorium ging die Angelegenheit durch die Hände der Geheimen Finanzräte von Schack und Durham. Schack teilte am 21. März den Unternehmern mit, daß ihr Gesuch der clevischen Kammer zur Begutachtung übersandt sei.

Präsident der clevischen Kammer war von Bessel. Von den damaligen Räten kommen für uns weiter in Betracht: der Direktor Müntz, in dessen Ressort Wasserbau- und Bergwerkssachen[1]) fielen, der schon erwähnte Kriegsrat B. Rappard, der die Salzwerke u. a. zu beaufsichtigen hatte, und der Kriegsrat Colberg, dem unter anderem die Wasserbauten (Mühlen z. B.) im Märkischen unterstellt waren[2]).

Einen direkten Handel zwischen der Grafschaft Mark und dem Herzogtum Cleve wollte Rappard 1748 durch seine Vorschläge zuwege

[1]) Das märkische Bergamt war der Kammer in Cleve unterstellt.

[2]) Vgl. Acta Borussica, Behördenorganisation IV, 2 S. 830: Departementsverteilung der clevischen Kammer im Jahre 1744. Doch hatte sich bis 1752 der Bestand und die Verteilung schon wieder sehr geändert.

bringen. Dieselbe Absicht beherrschte auch das Projekt der Unternehmer; die Schiffahrt war nur Mittel zum Zweck; ihr schriftliches Gesuch behandelte sie sehr kurz.

Büchel und Hünninghausen beanspruchten das alleinige Recht der Schiffahrt zwischen Hattingen und Mülheim auf 30—40 Jahre. Alle Kosten der Anlage wollten sie tragen. Ging nach Ablauf des Privilegs die Schiffahrt an andere über, so waren ihnen diese Kosten zurückzuerstatten.

Die beiden Hauptforderungen im Interesse ihres Handels waren: Erlaß des Ausgangs-Impostes, der auf Kohlen und Holz gelegt war, und freier Handel; die Unternehmer wollten innerhalb und außerhalb der königlichen Länder mit allen Waren, auch mit ausländischen, an jedem beliebigen Orte handeln dürfen.

Zum Schutze ihres Handels verlangten sie ferner einen außerordentlichen Impost auf die Kohlen aus Mülheim, falls die dortigen Kaufleute ihr Unternehmen, etwa durch Unterbieten, zu hintertreiben suchten.

Zum Schutze der Schiffe wollten sie den preußischen Adler in ihrer Schiffsflagge führen.

Die weitere Bitte um den Titel eines Kommerzienrats für Büchel und eines Kommerzienkommissarius für Hünninghausen entsprach vielleicht auch der Absicht, ihrem Geschäfte ein gewisses Ansehen zu geben[1]).

Dagegen verpflichteten sich die Unternehmer, der Garnison Wesel, der Kammer und der königlichen Mollbrauerei in Cleve die Kohlen stets zu einem Ausnahmepreis nach Ruhrort zu liefern[2]); ferner, die Niederlagen ihrer Waren und Kohlen bei Hattingen, Königssteele und Ruhrort einzurichten, damit der Handel in die königlichen Länder gezogen werde.

---

[1]) Nur die an sich oder für den Fortgang der Verhandlungen wichtigen Forderungen sind hier aufgeführt. Unter den übrigen ist vielleicht noch die der Verbesserung der Wege, die von den Kohlenzechen zur Ruhr führten, und ihrer Erhaltung zu erwähnen.

[2]) Den Gang guter Stück-Kohlen zu 18 Stüber. — Über den Preis der Kohlen für den Bedarf der Untertanen äußerten sich die Unternehmer nicht bestimmt. Doch sollten wohl dieselben Preise wieder hergestellt werden, die vor dem Mülheimer Ringe bestanden.

Die Erklärungen, welche die Unternehmer zusammen mit diesem Gesuch dem Minister einreichten, wandten sich hauptsächlich gegen die beiden Einwände, daß die Anlage der Schiffahrt zu kostspielig sei und einen großen Ausfall in den Zoll- und Brückengeldeinnahmen verursachen werde. Die Unternehmer erklärten, mit dem dritten Teile der von Henning ausgerechneten Summe auszukommen; sie wollten an den Schlachten Maschinen zum Umladen erbauen und den Fluß gelegentlich, besonders bei den Anfurten an die Schlachten, vertiefen. Zu diesen Arbeiten kam dann noch hinzu der Bau von zwölf flachen Nachen und die Anlage des Leinpfades.

Da die einzige Brücke, die bei Hattingen war[1]), auch ferner von allen Waren passiert werden mußte, so war eher eine Steigerung der Brückengeldeinnahme zu erwarten.

Was die Zölle anbetraf, so waren die Unternehmer in Widerlegung der Einwände minder glücklich. Zwischen Hattingen und Ruhrort hatte nur der Graf von Leiningen in der Herrschaft Broich eine Zollgerechtsame zu Lande und auf der Ruhr. Ihr wollten sie genügen. Aber mit dieser Erklärung verkannten sie ganz den springenden Punkt des Einwandes: nicht um die Bezahlung etwaiger Wasserzölle handelte es sich, sondern um die Besorgnis, daß der Verkehr infolge der Schiffahrt die Landzollstätten vermied.

Die Kammer in Cleve stand dem Projekt zunächst sehr wohlwollend gegenüber. War doch ein Landtransport der Kohlen, selbst auf guten Straßen, schon deshalb eine mißliche Sache, weil die großen Stücke durch das Rütteln der Wagen sehr zerfielen. Die Schiffahrt sollte dem Könige obendrein keinen Pfennig kosten. Einen Streich der Mülheimer, wie ihn Rappard fürchtete, glaubte die Kammer durch Vorsicht beim Abschluß des Kontraktes vereiteln zu können.

Gegen eine Verschiffung der Steinkohlen allein hätte die Kammer nichts gehabt; aber die Unternehmer wollten allerlei Waren auf der Ruhr verschiffen und verhandeln. Das lenkte einen großen Teil des Handels in neue Straßen. Da aber die Kaufmannschaft an vielen Orten sich mit dem Notbehelfe des Land-

---

[1]) Früher gab es bei Kettwig noch eine zweite Brücke über die Ruhr, die aber weggeschwemmt war. Anfang der siebziger Jahre des Jahrhunderts finden wir an dieser Stelle wieder eine Schiffbrücke.

transportes nicht nur abgefunden, sondern auf ihn sich fest eingerichtet hatte, mußte durch die Neuerung manchem Geschäfte die Grundlage erschüttert, ja entzogen werden; wir erinnern nur an die Verhältnisse in Wesel und Duisburg. Die clevische Kammer ließ die dortigen Kaufleute durch den Kriegsrat Sobbe über das Projekt der Unternehmer befragen.

Weiter verlangten Büchel und Hünninghausen Handelsfreiheit: sie wollten mit in- und ausländischen Waren innerhalb und außerhalb der königlichen Länder handeln dürfen, an jedem Ort, wo es ihnen beliebte. Handelsfreiheit im vollen Sinne wäre dem herrschenden Wirtschaftssystem schnurstracks entgegen gelaufen; aber auch in diesem beschränkten Sinne kam sie mit ihm in Konflikt. In dem Bemühen, die Produktion des eigenen Landes zu heben, für sie das eigene Land als unbedrohtes Absatzgebiet zu erhalten, war man bis zum Einfuhrverbot vieler Waren[1]) vorgeschritten. Da man ferner Handel und Gewerbe des eigenen Landes dem Auslande überlegen machen wollte, war es inkonsequent, ein Unternehmen zu erlauben, das auch ausländischen Waren zugute kam.

Dazu kam noch ein drittes Bedenken. Auch in den Städten von Cleve-Mark war die Akzise eingeführt[2]). Der Staat war an dem Steigen und Verfallen städtischen Handels und Gewerbes, mit dem die Akziseeinnahmen stiegen und fielen, unmittelbar interessiert — ein wichtiges Motiv für die Kammer, den Handel Wesels und Duisburgs ungeschädigt zu erhalten. Die Akzise war das Schoßkind der damaligen Finanzverwaltung[3]). Nun war die Akzise an die Städte gebunden: um ihretwillen waren Handel und Gewerbe,

---

[1]) Für die Grafschaft Mark z. B. Steinkohlen, Kalk, Salz, Wolle, Eisen- und Stahlwaren.

[2]) Es geschah in den Jahren 1714—1716. (Vgl. Isaakfohn: Geschichte des preußischen Beamtums, Bd. 3.) Die clevischen Städte machten große Schwierigkeiten. Die Akzise-Verfassung beruhte auf der Trennung zwischen Stadt und Land, auf der wirtschaftlichen Überlegenheit der Städte, auf Verhältnissen, die im Osten der Monarchie bestanden, im Westen aber nicht. So paßte diese Verfassung auf die westlichen Provinzen wie auf einen Körper ein falsch zugeschnittenes Kleid.

[3]) Das große Interesse für die Akzise rührte daher, weil diese Staatseinnahme, im Gegensatz zu der ein für allemal festgesetzten Kontribution auf dem Lande, sich steigern ließ, durch Beförderung des städtischen Wohlstandes, des Handels, der Fabriken u. dergl.

oft zu großer Belästigung der Landbewohner, in die Städte hineingezwängt worden. Mit dieser Einrichtung vertrug es sich nicht, wenn die Unternehmer überall, auch auf dem platten Lande, Handel treiben und in Königssteele, welche gar nicht Stadt war, eine Niederlage einrichten wollten.

Auch fand in dieser Forderung Rappards Furcht neue Nahrung: denn wenn die Unternehmer so ganz ohne Kontrolle ihre Waren verkauften, konnten sie sehr leicht den Mülheimern märkische Kohlen zuführen.

Viele und wichtige Forderungen der Unternehmer konnte die Kammer also aus diesen prinzipiellen Bedenken höchstens sehr modifiziert bewilligen. Auch noch andere Punkte des Gesuches riefen Einwände hervor, so besonders die Bitte um Befreiung vom Ausgangs-Impost auf Kohlen und Holz. Die Kammer war nicht abgeneigt, dies zu gewähren, um die märkische Kohle konkurrenzfähiger zu machen; aber es war sehr schwierig, eine einmal auf den Etat gebrachte Einnahme wieder abzusetzen. Auch war die Furcht vor Kohlenmangel in der Grafschaft Mark infolge zu großer Ausfuhr noch nicht geschwunden.

Eine große Anzahl Ausstellungen und Gegenforderungen gingen Büchel und Hünninghausen zu. Wir halten uns an die Ergebnisse einer Konferenz[1]), in der Mitglieder der Kammer mit den Unternehmern verhandelten, und greifen die wichtigsten Punkte heraus, die das erregende Moment für die weiteren Verhandlungen bildeten.

Die Unternehmer waren mit einer teilweisen Aufhebung des Ausgangs-Impostes zufrieden: alle rheinabwärts bestimmten Kohlen sollten impostfrei sein, die rheinaufwärts gehenden aber den Impost wie bisher erlegen[2]). Hinsichtlich der Holzausfuhr machte die Kammer keine bestimmten Zusicherungen. Um jedem Kohlenmangel

[1]) Die Konferenz fand in Cleve am 1. August 1752 statt. Anwesend waren die Direktoren von Meyen und Müntz, die Kriegsräte Durham, Colberg, Schwebler und von Derschau. Büchel erschien persönlich; Hünninghausen wurde durch den Kommissionsrat v. d. Hoven vertreten, denselben, der die Meldung der Unternehmer vermittelt hatte und fortgesetzt Beziehungen zu ihnen unterhielt.

[2]) Befreit davon waren die Kohlen, die auf kurfürstliche Rechnung, zum Bedarf der Düsseldorfer Garnison und Regierungs-Kollegien, rheinaufwärts gingen.

in der Grafschaft vorzubeugen, wollten die Unternehmer auch Essener und Werdener Kohlen aufkaufen und verschiffen.

„Freien Handel" gestand die Kammer unter folgenden Beschränkungen zu: Die Einfuhr aller Waren, welche in königlichen Ländern als Kontrebande galten, war bei Strafe der Konfiskation zu unterlassen. Die Schiffahrt hatte sich der Akzise zu unterwerfen: sie entrichtete die festgesetzten Abgaben und unterlag jederzeit der Kontrolle der Akzisebeamten. Und schließlich: bei Verlust des Privilegs sollten die Schiffe von Hattingen und Königssteel[1]) bis Ruhrort mit ungebrochener Ladung fahren, d. h. nirgends unterwegs anlegen, um etwas aus- oder einzuladen[2]). Niederlagen waren nur im königlichen Gebiete zu errichten; der Verkauf aus ihnen an das platte Land unterlag der jedesmaligen besonderen Erlaubnis des Akzisebeamten.

Die Unternehmer wollten sich nur zu der Fahrt mit ungebrochener Ladung nicht verstehen; sie legten dar, daß mit dieser Beschränkung die zugestandene Handelsfreiheit illusorisch wurde. Die Kammer erreichte nicht mehr, als daß sie auf jeden Kleinhandel in königlichen Ländern verzichteten und nichts an die Mülheimer zu verkaufen versprachen.

Das Verlangen der Kammer, mit den Weseler und Duisburger Kaufleuten eine Frachtliste zu verabreden, lehnten die Unternehmer für den Augenblick ab, da die Kosten des Werkes noch nicht genau übersehbar wären[3]). Erst bei der Verhandlung über diesen Punkt kam es zur Sprache, daß Büchel und Hünninghausen zwar das alleinige Schiffahrtsrecht allgemein, dagegen das alleinige Handelsrecht auf der Ruhr nur für Steinkohlen, Holz, Steine und Kalk beanspruchten und alle anderen Waren auch für fremde Firmen transportieren wollten.

Nach der Konferenz berieten die Kammermitglieder unter sich.

---

[1]) Königssteel liegt an der damaligen essen-märkischen Grenze.

[2]) Mit dieser Forderung wollte die Kammer den von der Akzise nicht kontrollierten Handel mit dem platten Lande verhindern, dann aber auch die Abgabe märkischer Kohlen an die Mülheimer.

[3]) Nach diesem Verlangen der Kammer ist es schwer begreiflich, wie sie später meinen konnte, daß die Unternehmer ein Monopol für sich auf der Ruhr erstrebten. Vielleicht aber hat die obige Weigerung der Unternehmer diese Meinung bestärkt.

Alles war überraschend glatt zugestanden worden, außer einem Punkt. Die Kammer selbst sah ein, daß die Forderung der Fahrt mit ungebrochener Ladung schon wegen des Umladens an den Schlachten nicht angängig war. Aber die Akzisekontrolle erschien doch nicht genügend gesichert.

Außerdem traf Sobbe's Bericht aus den clevischen Städten ein und brachte einen fast ängstlichen Protest der dortigen Kaufleute[1]) gegen das Unternehmen: sie kündigten den sicher bevorstehenden Ruin ihres ganzen Handels an; der Verkehr würde an ihren Städten vorbei und die Ruhr hinauf gehen, und aus dem Hinterlande her nicht mehr die Landwege, sondern den Fluß benutzen.

Diese nicht grundlose Besorgnis war noch durch ein Mißverständnis vergrößert worden: man glaubte in Wesel und Duisburg, daß die Unternehmer auch ein alleiniges Handelsrecht auf der Ruhr beanspruchten, mithin die neue Wasserstraße allen andern verschlossen werden sollte; dann war allerdings den Kaufleuten, die ihre Waren nur zu Lande verschicken konnten, die Konkurrenz sehr erschwert. Die Kammer deckte das Mißverständnis nicht auf.

Unter dem Eindruck der Verhandlungen und besonders des Sobbe'schen Berichts fiel die Relation an das General-Direktorium folgendermaßen aus[2]).

Der einzige Vorteil des Unternehmens liegt in der Verbilligung der Kohlen für das Herzogtum Cleve. Andererseits droht ein großer Rückgang in den Einnahmen des Kohlen-Ausgangs-Impostes. Vielleicht muß er sogar ganz wegfallen: denn die Unternehmer wollen auch Essener und Werdener Kohlen rheinaufwärts transportieren. Von diesen aber über den Ruhrorter Zoll hinaus eine Abgabe zu erheben, ist gegen die Reichsgesetze. Bleiben darum die fremden Kohlen, die an sich schon sehr billig sind, ohne Impost, so wird die Konkurrenzfähigkeit der märkischen beeinträchtigt; man wird also kaum anders können, als den Impost ganz aufzuheben.

Es ist ferner zu befürchten, daß die königlichen Einnahmen des Kohlenzehnten und der Debit der Gewerkschaften[3]) zurückgehen wird.

---

[1]) Sobbe hatte die Kaufleute in Wesel, Ruhrort und Duisburg vernommen.

[2]) Die Relation ist datiert: Cleve, den 1. August 1752.

[3]) Diese Besorgnis ist nicht recht verständlich. Vielleicht fürchtete die Kammer, daß die Unternehmer die Essener und Werdener Kohlen, als die billigeren und dem Rheine näheren, hauptsächlich verschiffen würden. Gründe gibt der Bericht für diese Besorgnis nicht an.

Für die clevischen Städte ist mindestens eine schwere Schädigung ihres Handels vorauszusehen.

Der Nachteil überwog so nach der Meinung der Kammer weitaus den Vorteil der Schiffahrt; sie riet: „diese Entreprise nicht zu akkordieren und sothanes Monopolium nicht zu privilegieren".

Neben dem Mißverständnis, das wir bezeichneten, hat sich die Kammer demnach durch den Wunsch, von den bestehenden Einnahmen nichts zu verlieren, zu dieser Entscheidung bestimmen lassen.

Die Unternehmer wandten sich auf die Kunde von dieser Entscheidung an den Präsidenten von Bessel, der sich damals in Petershagen a. d. Weser befand, und baten um Mitteilung des Sobbe'schen Berichtes, um gegen ihn die Unschädlichkeit ihres Unternehmens zu erweisen[1]).

Bessel befürwortete in einem längeren Gutachten[2]) ihr Gesuch bei dem General-Direktorium. Er sah in der Schiffahrt das beste Mittel, den Kohlenabsatz und damit auch den Zehnten zu heben: er wollte nicht, daß wegen einiger Spediteure in den clevischen Städten das glückbringende Unternehmen vereitelt wurde. Die Kaufleute konnten sich, seiner Meinung nach, der Schiffahrt bestens bedienen, da die Unternehmer kaum ein allgemeines Handelsprivileg auf der Ruhr verlangten. So rührte Bessel an jenes Mißverständnis der Kammer, aber da Büchel und Hünninghausen ihre Forderungen in diesem Punkte nicht ganz klar formuliert hatten, konnte er das Richtige nur vermuten.

Im General-Direktorium pflichtete der Finanzrat Durham der Meinung der Kammer in allem bei; auch er glaubte, daß die Unternehmer ein allgemeines Monopol haben wollten. Die gänzliche Aufhebung des Ausgangs-Impostes lehnte er bestimmt ab; der drohende Ausfall in den Impost-Einnahmen erschien ihm unerträglich. So kam er zu derselben Entscheidung wie die Kammer.

Der Kammerbericht wurde auch dem fünften Departement, dem für Handel und Gewerbe, zur Begutachtung mitgeteilt; hier fand sich in dem Finanzrat v. Schack ein Mann, der zur Beurteilung der Sache sehr berufen war[3]).

---

[1]) Bessel hatte an den Verhandlungen nicht teilgenommen. Der Kammerbericht vom 1. August ging ihm nach Petershagen zur Unterzeichnung zu.

[2]) Datiert: Petershagen, den 28. August 1752.

[3]) Ein Kriegsrat v. Schack wird in der Departementsverteilung der clevischen Kammer von 1744 erwähnt (Act. Bor. Behördenorganisation VI, 2).

Die gänzliche Aufhebung des Ausgangs-Impostes befürwortete auch Schack nicht; aber er glaubte, daß die märkischen Kohlen trotzdem sich gegen die Essenschen und Werdenschen würden behaupten können. Er hielt die märkische Kohle, ihrer Güte wegen, für unentbehrlich; ihre Ausfuhr war ja seit Einrichtung des Impostes gestiegen.

Daß die Unternehmer ein allgemeines Monopol begehrten, bezweifelte er. Um über die Beschwerden der clevischen Städte zu entscheiden, verlangte er nähere Angaben über die Bedeutung und Art ihres Handels. Er faßte seine Meinung dahin zusammen: selbst wenn die Unternehmer den gesamten Handel in ihre Hände bekommen, schlimmer als unter dem Monopol der Mülheimer kann es nicht werden. Für Handel und Gewerbe der Grafschaft Mark hoffte Schack den größten Nutzen von der Schiffahrt. In Holland würden mit den bergischen Produkten die märkischen glücklich konkurrieren können[1]), und gerade letztere mußten die Unternehmer zum Hauptobjekte ihres Handels ersehen haben, sonst würden sie die Ruhr nicht bis Hattingen hinauf schiffbar machen wollen. Eine einseitige Förderung des auswärtigen Handels, schloß Schack, war also nicht zu fürchten.

Durham wurde durch dies Gutachten nicht umgestimmt, forderte aber die clevische Kammer auf, dazu Stellung zu nehmen[2]).

In Cleve standen sich die Meinungen Sobbe's und Rappard's entgegen. Sobbe, der commissarius loci für die Städte Wesel, Ruhrort und Duisburg, wollte von der Schiffahrt nichts wissen. Rappard — wir kennen ihn als Gegner des Unternehmens — hatte seinen Standpunkt geändert. Er trug, nachdem es klar geworden war, daß die Unternehmer nur für Kohlen, Holz, Kalk und Steine ein Monopol auf der Ruhr haben wollten, keine Bedenken mehr.

Der Handel Wesels repräsentierte einen Wert von 369235 Talern, der Duisburgs einen von 172360 Talern — gewiß bedeutende Summen für die damalige Zeit. Aber Rappard wies

---

1752 findet sich in Cleve kein Kriegsrat dieses Namens mehr. Die Vertrautheit des Finanzrats von Schack mit den cleve-märkischen Verhältnissen macht es wahrscheinlich, daß er mit dem früheren clevischen Kriegsrat identisch ist.

[1]) Schack dachte dabei, nächst den Kohlen, wohl besonders an die Produkte der märkischen Eisenindustrie.

[2]) Reskript vom 30. Oktober 1752.

darauf hin, daß die Städte des Hinterlandes, die bisher von Wesel oder Duisburg mit Waren versehen wurden, begannen, direkte Handelsverbindungen mit Holland einzugehen und die Vermittelung der clevischen Städte zu vermeiden[1]. Der Zwischenhandel und die Spedition war den Weselern und Duisburgern so wie so früher oder später verloren; wollten sie ihre Bedeutung behalten, so mußten sie ihren Handel umgestalten. Dabei aber konnte ihnen die Ruhrschiffahrt nur von Nutzen sein. Denn — das bringt uns auf den anderen Punkt — die Unternehmer erklärten ihre Bereitwilligkeit, die Schiffahrt in den Dienst der clevischen Kaufleute zu stellen; nur Steinkohlen, Holz, Kalk und Steine wollten sie auf der Ruhr ihrem Handel allein vorbehalten.

Auch hinsichtlich der Unentbehrlichkeit der märkischen Kohle bestätigte die Kammer die Meinung Schack's. Städte wie Solingen und Elberfeld, welche die Kohlen viel billiger vom Rhein herbekommen könnten, zogen dennoch die zu Lande transportierten märkischen Kohlen trotz ihres höheren Preises vor. Im Zoll-Kontor zu Broggelen ließen die Fuhrleute sich besondere Atteste ausstellen, daß ihre Kohlen wirklich märkische seien[2], um sich einen guten Absatz zu sichern. Auch zeigte es sich, daß märkische Kohlen, welche die Ruhr hinab, den Rhein hinauf transportiert waren[3], trotz des Impostes sich billiger stellten als die Mülheimer. Die märkische Kohle konnte also, ohne großen Schaden für ihren Absatz, den Ausgangs-Impost ertragen.

Für die rheinabwärts bestimmten Kohlen hatte die Kammer den Impost erlassen; in Berlin war nichts dagegen eingewandt. Die Kammer sagte sich, daß die Unternehmer rheinaufwärts wenig

[1]) Früher hatte Wesel den ganzen Handel zwischen Holland und dem Münsterlande, Dortmund, sogar teilweise den mit Köln. In letzter Zeit ließ sich sogar Soest die Waren direkt aus Holland kommen. Rappard's Bericht vom 31. Dezember 1752.

[2]) Im Zollkontor zu Broggelen wurde die Anstellung eines besonderen Beamten nötig, der nur diese Atteste auszufertigen hatte.

[3]) Dieser Versuch war, mit einer geringen Quantität Kohlen, wohl auf Veranlassung der Kammer von Privatleuten gemacht worden. Die Kohlen wurden zu Wasser bis Wanheim a. Rhein gebracht, von da auf Wagen weiter bis Elberfeld und Solingen. Es war eine einmalige Probefahrt. In Solingen stellte sich der Preis dieser Kohlen auf etwa 37 Stüber den Gang (= $^1/_2$ Taler für $1\,^1/_2$ Zentner).

Handel treiben würden, weil sie in dieser Richtung den Impost erlegen mußten; so hemmte dieser den allseitigen Aufschwung des Kohlenhandels. Deshalb wagte sie es, die vollständige Aufhebung des Impostes zu beantragen[1]).

Bei Schack zerstreute dieser Bericht alle noch vorhandenen Bedenklichkeiten. Nicht so bei Durham, der einen Bundesgenossen in dem Finanzrat Reinhard fand. Die vorgeschlagene Aufhebung des Impostes auf Kohlen berücksichtigte Durham gar nicht. Allerdings war ja mit seiner teilweisen Aufhebung die Ausfuhr der Kohlen schon sehr erleichtert. Aber dieser Impost hatte sich überlebt; es bedurfte des Zwanges nicht mehr, die Kohlen im Lande zu halten; es wurden genügend produziert. Der Impost schadete nur, indem er den Handel einschränkte. Schließlich bedeutete die vorgeschlagene Aufhebung gar keinen Ausfall in den Einnahmen, weil damit die Vermehrung der Ausfuhr so gut wie sicher war, und mithin eine Steigerung der Kohlen-Zehntgefälle.

Durham konnte ferner immer noch nicht die Furcht unterdrücken, daß die Unternehmer mit bergischen Kaufleuten unter einer Decke steckten. Und doch erbaten sich jene einen Impost auf die Kohlen der Mülheimer.

Ausschlaggebend war für Durham und Reinhard die Rücksicht auf Wesel und Duisburg. „Man kann, dahin faßten sie ihre Meinung zusammen, keinen Handel, der schon besteht, um dieser Entreprise willen stören, die nur Schaden bringt. Der Nutzen wird nur den Entrepreneurs und den Auswärtigen zugejagt.“ Rappards Nachweise wurden nicht beachtet, trotzdem Schack für sie eintrat und die Schiffahrt als ein Mittel zur Rettung des clevischen Handels empfahl.

Durham glaubte, daß die Unternehmer ihr alleiniges Schiffahrtsrecht dazu benutzen würden, durch hohe Frachttarife alle fremden Kaufleute von dem Warentransporte auf der Ruhr auszuschließen. Deshalb wollte er den Unternehmern Handel und Schiffahrt nur mit Kohlen, Steinen, Holz und Kalk gestatten. Alle anderen Waren sollten sie, bei Strafe der Konfiskation, weder verhandeln noch ver-

[1]) Kammerbericht, datiert: Cleve, den 30. Dezember 1752. Nach dem Vorschlage der Kammer sollte aber die vollständige Aufhebung des Impostes nur für die auf der Ruhr transportierten Kohlen gelten.

schiffen, sondern den Weselern und Duisburgern solche auf der Ruhr zu transportieren erlauben[1].

Diese Forderung, im rein fiskalischen Interesse, das die Akzise-Einnahmen in den Städten nicht verringert wissen wollte, gestellt, hatte allerdings das Gute, daß sie die Schiffahrt für weitere Kreise nutzbar machte. Aber von der verlangten Handelsfreiheit blieb den Unternehmern nichts mehr übrig.

Während Durham dem Zustandekommen der Schiffahrt die größten Schwierigkeiten bereitete, wies er die Kammer an[2], auf Mittel zu sinnen, den direkten Handel der Binnenstädte mit Holland zu vereiteln, „zur Aufnahme des Handels in den cleve-märkischen Städten". Durham dachte daran[3], nur den Schiffen Hünninghausens, denen der Weseler und Duisburger die Ruhrfahrt zu gestatten. Derselbe fiskalische Egoismus, der hier die Nachbarstaaten beeinträchtigte, hielt auf der anderen Seite ein für das eigene Land sehr vorteilhaftes Unternehmen auf.

Anfang April 1753 traf die Antwort der Kammer[4] in Berlin ein: Die Unternehmer gingen auch auf die letzte Forderung Durhams ein. Nur baten sie, gelegentlich Güter im Auftrage der clevischen Kaufleute transportieren zu dürfen. Auf den Handel mit andern als den zugestandenen Waren verzichteten sie; den Kaufleuten sollte es frei stehen, die Ruhr zu befahren, nur daß sie sich des Handels und Transportes von Steinkohlen, Kalk, Holz und Steinen enthielten.

Das General-Direktorium gab darauf der clevischen Kammer den Befehl, auf Grund der gepflogenen Verhandlungen einen Kontrakt zu entwerfen[5].

Am 30. April sandte die Kammer den Entwurf ein. Durham fand nichts Wesentliches daran zu ändern, außer daß er den Artikel strich, der versprach, die Mülheimer mit höheren Zöllen zu belasten, falls sie das Unternehmen vereiteln wollten. Durham fürchtete, daß dies Versprechen der bergischen Regierung Anlaß zum Wider-

---

[1] Reskript vom 28. Februar 1753.

[2] ibid.

[3] Durham erwog auch, die immediat aus Holland verschriebenen Waren mit höherem Zoll zu belegen.

[4] Datiert Cleve, den 20. März 1753.

[5] Reskript vom 3. April 1753.

stand gegen die Schiffahrt geben würde. Den Unternehmern sollte mündlich ausreichender Schutz zugesagt werden.

Durham ließ den korrigierten Entwurf zunächst den Kaufleuten in Wesel und Duisburg und den dortigen Akzisebeamten vorlegen.

Die Kaufleute machten Einwände nur gegen den Artikel, der gerade zu ihren Gunsten eingefügt war: sie wollten von einer Schiffahrt auf der Ruhr, die auch ihnen freistand, nichts wissen. Sie hatten so wenig Unternehmungsgeist, die alten Klagen zu widerholen und zu fordern, daß die Ruhr, abgesehen von den Unternehmern, für jedermann verschlossen sei, damit ja der Landhandel erhalten bliebe.

Die Akzisebeamten, der commissarius loci, Sobbe, sie traten für diese Forderung ein. Und wirklich, der Artikel wurde gestrichen. Die Unternehmer allein bekamen das Recht, die Ruhr zu befahren, aber ihr Transportrecht blieb auf jene viererlei Waren beschränkt. Um der clevischen Kaufleute willen, richtiger, um der Akzise-Einnahmen willen, wurde die Benutzung der Schiffahrt so begrenzt, daß sie nur einer Gesellschaft und der Ausfuhr nur weniger Waren zugute kommen konnte.

Die Unternehmer stimmten, nach kurzer Verhandlung, dem Entwurf zu. Freilich erklärten sie kaum zu wissen, wie sie „das riskierte große Kapital herausbringen sollten".

Nach Anweisung des General-Direktoriums gab jedes Mitglied der Kammer, von unten herauf, besonders sein Gutachten über die Schiffahrt zu Protokoll. Diese Gutachten sind noch voll Bedenklichkeiten: Besorgnisse für die Sicherheit der Akzise, Furcht vor einem Einfluß der Nachbarstaaten wechseln mit einander; auch die Unternehmer noch enger zu verpflichten, wurde vorgeschlagen. Im ganzen aber lauteten die Meinungen günstig für das Unternehmen. Rappards frischer Mut nannte alle Bedenken gering, und namentlich der Präsident von Bessel machte einen guten Beschluß: man dürfe die „favorable Entreprise" nicht so einschränken, daß sie fast nicht emporkommen könne. „Denn wenn Handlungen und Entreprisen nicht, so viel tunlich, mit freiem Mut und Herzen das Ihrige wahrnehmen können, so pflegen solche nicht den erwünschten Erfolg nach sich zu ziehen."

Diese Worte deuten über ihre Zeit hinaus: sie enthalten einen gelinden Protest gegen die weitgehende Bevormundung des

wirtschaftlichen Lebens durch den Staat, eine Bevormundung, die zuerst segensreich wirkte, beim Erstarken des wirtschaftlichen Lebens aber drückend und leicht auch hemmend wurde.

Fassen wir den Inhalt der achtzehn Artikel des Kontraktes den Hauptpunkten nach zusammen [1]).

Die Unternehmer haben das alleinige Schiffahrts- und Handelsrecht mit inländischen und ausländischen Kohlen, Holz, Kalk und Steinen auf der Ruhr [2]). Jedoch behält sich die Kammer für den Fall einer Kohlenteurung in der Grafschaft Mark eine Regulierung der Ausfuhr vor. Es darf nur in Ruhrort und auf clevischem Territorium ausgeladen werden, mit rechtzeitiger Anzeige jedes Mal bei der nächsten Akzise-Kasse.

Soweit war die Forderung der Fahrt mit ungebrochener Ladung modifiziert: das Einladen wurde demnach überall gestattet. Die Akzise-Kontrolle war mit der Inspizierung jeder Ausladung gesichert. In Königssteele, wo die Unternehmer eine Niederlage anlegen wollten, wurde eine Akzise eingerichtet. Die Bitte, gelegentlich auch andere, den clevischen Kaufleuten gehörige Waren zu transportieren, berücksichtigte der Kontrakt nicht; sie ist aber nicht abgeschlagen worden. Über die Fahrt aufwärts wurde nichts bestimmt; man muß annehmen, daß sie mit leeren Schiffen geschehen sollte [3]).

Der Ausgangs-Impost wird nur von den rheinaufwärts gehenden märkischen Kohlen erhoben. Die Kohlen für die Garnison in Wesel, für die königlichen Kollegien und Mollbrauerei in Cleve werden zu einem Ausnahmepreis (18 Stüber für den Gang) nach Ruhrort geliefert.

Das Privileg gilt 25 Jahre lang [4]) auf der Ruhr, von Hattingen bis Mülheim.

---

[1]) Die Inhaltsangabe weicht in der Reihenfolge der einzelnen Bestimmungen von der Kontrakts-Urkunde ab, weil dort das Zusammengehörige mehrfach von einander getrennt ist.

[2]) Die Erlaubnis, auch ausländische Kohlen usw. zu verhandeln, war das einzige, was von der „zugestandenen" Handelsfreiheit übrig blieb.

[3]) Die erlaubten Waren ruhraufwärts zu transportieren, hätte sich kaum gelohnt, weil sie wenig Absatz gefunden hätten.

[4]) Die Unternehmer verlangten zuerst 30—40 Jahre; die Kammer bot darauf 15 Jahre an; jene erklärten aber, in so kurzer Zeit nicht auf die Kosten zu kommen.

Daß der Fluß zwischen Königssteele und Mülheim durch fremdes Gebiet floß, beachtete das General=Direktorium nicht.

Die Anlage und Erhaltung der Schiffahrt geschieht auf Kosten der Unternehmer. Sie haben allen entstehenden Schaden, sei es an den Uferländereien durch den Leinpfad, sei es an den Mühlen und Schlachten nach einer unparteiischen Taxation zu ersetzen[1]).

Durch diese Bestimmung hoffte man, vorzüglich den Nachbarstaaten jeden Grund zum Widerspruche zu nehmen.

Die Konzession für ihr Unternehmen müssen sich Büchel und Hünninghausen bei den Nachbarstaaten selbst erwirken[2]). Für den Fall, daß die Nachbarn von ihnen reichsgesetzwidrige Abgaben erheben wollen, wird ihnen alle billige Hilfe zugesagt. Die Abtei Werden soll vom Könige, als ihrem Schutzherrn, allenfalls zur Zustimmung gebracht werden[3]).

Diese zuletzt erwähnten Artikel wurden die wichtigsten für die weitere Geschichte der Unternehmung. Nach den Berichten des den Unternehmern nahestehenden v. Hoven, der namentlich die Regierungen von Essen und Werden sondiert hatte, war der Abt von Werden der einzige der Landesherren, welche der Schiffahrt widerstrebte; alle übrigen hatten eingewilligt. Diese Meinung wurde ausdrücklich im Kontrakt fixiert. Der erste Artikel machte es den Unternehmern selbst zur Pflicht, sich mit den Nachbarn abzufinden; der elfte versprach königliche Hilfe gegen den einzigen, von dem Widerspruch erwartet wurde. Eine größere Vorsicht der Unternehmer hätte sich gegen die allgemeine Form der Bestimmung des ersten Artikels verwahrt.

---

[1]) Hieran schließt sich eine Bestimmung, die anzeigt, daß die Unternehmer späterhin eventuell Schleusen zu bauen beabsichtigten. Der Bau wurde von besonderer obrigkeitlicher Erlaubnis abhängig gemacht und hinreichender Ersatz des Schadens, der etwa an den anliegenden Gründen verursacht würde, ausbedungen.

[2]) In den langen Vorverhandlungen scheinen diese wichtigen Punkte des Kontrakts gar nicht vorgekommen sein.

[3]) Allerdings geschah dies Versprechen in sehr geschraubter Form: „S. kgl. Maj. wollen allenfalls nicht entstehen, gedachte Abtei [Werden], als unter dero Schutz und Schirm stehend, zu gleichmäßiger [sc. wie sie von den andern Nachbarstaaten dem Vernehmen nach bereits geschehen ist] Condescendenz zu bewegen.“ Die königliche Hilfe wurde also als letztes Auskunftsmittel gegen Werden verheißen.

Nach Ablauf des Privilegs sind die Schiffahrtsanlagen dem Könige in gutem Zustande gegen eine unparteiisch festzusetzende Entschädigung zu übergeben.

Die Unternehmer verpflichten sich, die Landzölle und Wegegelder[1]) nach ihrem bisherigen Ertrage in Pacht zu nehmen, falls diese Gefälle nach Eröffnung der Schiffahrt Einbußen erleiden.

Durch dies Anerbieten hatten die Unternehmer, schon im Anfange der Verhandlungen, alle Besorgnisse um jene Einnahmen gehoben.

Die Unternehmer dürfen ohne Erlaubnis der Kammer keinen Ausländer in ihr Geschäft aufnehmen.

In diesen Artikel zog sich das letzte Mißtrauen zurück. Die Forderung, sich in königlichen Ländern ansässig zu machen, hatte Büchel mit dem Hinweis abgelehnt, daß er mit der Unternehmung genug Kapital in der Grafschaft Mark anlege.

Die Unternehmer dürfen den preußischen Adler in ihren Schiffsflaggen führen. Büchel wird zum Kommerzienrat und Hünninghausen zum Kommerzien-Kommissarius ernannt.

Beide mußten vor der Einhändigung des Patentes den üblichen Treueid dem Könige leisten. Die Kammer legte, namentlich bei dem Ausländer Büchel, ein besonderes Gewicht darauf.

Am 15. November 1753 wurde das Ergebnis an den König berichtet. Es war der erste Bericht, der ihm in dieser Angelegenheit zuging. Verfaßt wurde er von dem Finanzrat von Reinhard. Er führte aus: Die Unternehmung befördert den Handel zwischen der Grafschaft Mark und dem Herzogtum Cleve und erleichtert namentlich die Ausfuhr der märkischen Steinkohlen und Baumaterialien ins Ausland. Infolgedessen ist eine Steigerung der königlichen Einkünfte sicher zu erwarten. Als besonders günstige Umstände dabei sind hervorzuheben, daß der König zu der Anlage nichts zuzuschießen braucht, vielmehr nach Ablauf der Privilegsjahre eine einträgliche Verpachtung der Schiffahrt in Aussicht hat; daß er ferner durch keine Unterhandlungen mit den „fremden, mehrenteils kleinen Reichsgliedern" an der Ruhr in Anspruch genommen wird, da die Unternehmer es übernehmen, „alles solches selbst zu machen".

---

[1]) Wegegelder wurden zur Erhaltung oder Verbesserung von Wegen erhoben; ihre Einrichtung war nicht, wie die der Land- und Wasserzölle, reichsgesetzlich gebunden. Vgl. S. 153.

Dieser Bericht ist ausgezeichnet durch eine fast naive Voranstellung der fiskalischen Interessen: die Schiffahrt wird nach den finanziellen Vorteilen, die sie dem Fiskus bringt, beurteilt. Der letzte Satz aber steht nicht im Einklang mit den Artikeln des Kontraktes, die den Unternehmern alle billige Hilfe gegen reichsgesetzwidrige Bedrückungen und vor allem die eventuelle königliche Auswirkung der Werdenschen Konzession zusagen. Lassen wir dahingestellt, wie der Widerspruch unterlaufen konnte. Aber dieser letzte Satz des Immediat-Berichtes beweist, daß man im General-Direktorium von vornherein keine Lust hatte, sich der Ruhrschiffahrt wegen in diplomatische Weiterungen einzulassen, und daß man beim Könige dieselbe Unlust voraussetzte.

Friedrich schrieb sein „guht" an den Rand des Berichtes.

Darauf setzte die clevische Kammer endgültig den Kontrakt nach dem revidierten Entwurf auf. Am 19. Februar 1754 vollzog ihn der König, unter Gegenzeichnung der Minister von Viereck und von Borcke[1]).

In dieser Zeit ging man in Cleve wieder mit dem Plane um, die Lippe zu kanalisieren. Indessen, obgleich Rappard eifrig dafür eintrat, die Angelegenheit kam kaum über das Projekt hinaus.

§ 2. Verhandlungen der Unternehmer mit den Nachbarstaaten.

Die Verhandlungen mit Essen und Werden.

Bald nach Empfang des vollzogenen Kontraktes kamen Büchel und Hünninghausen bei den Regierungen der Nachbarstaaten um die Konzession für ihr Unternehmen ein. Die clevische Kammer unterstützte ihr Gesuch durch besondere Anschreiben[2]). Sie waren alle gleichlautend, empfahlen das Unternehmen als sehr nützlich für den Handel in den Ruhrländern, und sprachen die Erwartung aus, daß der Schiffahrt keine Schwierigkeiten bereitet würden.

Die Kammer war nur bei dem Abt von Werden auf Einwände gefaßt. Sie war sehr verwundert, solche auch aus der Essenschen Kanzlei zu erhalten[3]). Hier wie dort wurde gesagt, daß die Schiffahrt

[1]) Friedrich Wilhelm v. Borcke, seit 1752 Etats-Minister. Vgl. Cosmar und Klaproth: Der kgl. preußische wirkliche Geheime Staatsrat S. 415.

[2]) Die Schreiben gingen am 1. April 1754 nach Essen, Werden und Broich.

[3]) 23. April 1754 war das Essener, 20. April das Werdener Schreiben datiert.

die Uferländereien durch den Leinpfad, die Mühlenschlachten durch das Umladen schädigte, und daß die Unternehmer dafür keinen Ersatz versprochen hätten[1]). Die Kammer sprach in einem neuen Schreiben[2]) nach Essen ihre Verwunderung über die unerwarteten Schwierigkeiten aus, ermunterte zu Entschädigungsansprüchen und suchte die Bedenken als grundlos zu erweisen. Ein Schreiben ähnlichen Inhalts wurde nach Werden gesandt.

Der Kammerdirektor von Meyen, der gerade dienstlich in die Grafschaft Mark reisen wollte[3]), bekam den Auftrag, das Schreiben der Kammer in Essen persönlich zu übergeben und mit der Fürstin zu verhandeln.

In einer Audienz[4]) erklärte die Äbtissin[5]) dem Kammerdirektor, anfangs nichts gegen das Unternehmen gehabt zu haben; sie wäre aber jetzt zu der Überzeugung gekommen, daß es ihre Untertanen ruiniere. Auf weitere Verhandlungen ließ sie sich gar nicht ein. Von ihrem Kanzleidirektor Cocy erfuhr Meyen noch einige Gründe für die Ablehnung: man fürchtete den Rückgang der Landzoll-Einnahmen[6]); vor allem aber beschwerte sich Cocy, daß Preußen eigenmächtig über die Schiffahrt verfügt und die Essenschen Untertanen davon ausgeschlossen hatte. Meyen erreichte nicht mehr, als daß Cocy versprach, der Äbtissin noch einmal Vortrag über die Angelegenheit zu halten.

---

[1]) Die Unternehmer hatten sich zu diesen Entschädigungen kontraktlich verpflichtet; es ist sonderbar, daß sie nicht sofort sie anboten.

[2]) Cleve den 29. April 1754. Die Kammer erbot sich auch, zuweitgehende Forderungen der Unternehmer zu „drücken".

[3]) Meyen hatte mündliche Ordre vom Könige empfangen, die Städte zu bereisen, um sich routine zu erwerben.

[4]) Am 3. Mai 1754.

[5]) Franziska Christine, Pfalzgräfin bei Rhein, war damals (1726—1776) Äbtissin von Essen.

[6]) Werden fürchtete auch für sein Fuhrwesen. Die fast ängstliche Sorge für das Gewerbe der Fuhrleute scheint doch öfters gegen die Schiffbarmachung von Flüssen, gegen die Anlage von Kanälen gewirkt zu haben. Durhams Abneigung gegen die Schiffahrt beruht ja zum Teil auch darauf. Ferner widmet der Leipziger Professor Rößig in seiner „Wasserpolizei" (1789) S. 176 zwei Paragraphen der Widerlegung dieser Besorgnis. Sehr interessant ist die Widerlegung: durch einen Kanal wird das Frachtfuhrwesen, das die Straßen so sehr zugrunde richtet, von ihnen abgezogen, wodurch ihre Unterhaltungskosten vermindert werden. Ferner entzieht das Fuhrwesen dem Ackerbau und der Industrie viel Kräfte; es ist also Gewinn, wenn es etwas eingeschränkt wird.

Da die Ruhr das Essensche Territorium bei Steele nur eben berührte, das Werdensche dagegen in längerem Laufe durchfloß, kam es mehr darauf an, den Widerspruch des Abtes zu beseitigen. Deshalb begab sich Meyen nach Werden, wie es scheint, ohne Auftrag, ganz auf eigene Verantwortung. Er hatte erfahren, daß die Unternehmer schon im Sommer die Weseler Garnison mit Kohlen versehen wollten; auch versprach ja der Kontrakt königliche Hilfe gegen Werden.

Der Abt, der ebenfalls den Kammerdirektor in Audienz empfing, blieb bei einer runden Ablehnung[1]). Die Gründe, die nach und nach angegeben wurden, waren im wesentlichen dieselben, wie in Essen, so daß Meyen den Eindruck hatte, daß eine Verabredung vorlag[2]). Er war überzeugt, daß die Schiffahrt ohne Schaden an Uferländereien und Mühlenschlachten geschehen konnte: ein Untertan des Abtes befuhr schon zwei Jahre lang die Ruhr, ohne daß man Klagen hörte[3]). Als alle Gegenvorstellungen nichts halfen, drohte Meyen mit einem Berichte an den König. Der Kanzleidirektor Dingerkus lenkte darauf etwas ein; aber mehr als in Essen erreichte Meyen nicht.

In der Grafschaft Mark angelangt, berichtete[4]) er an das General-Direktorium. Wenn er alle gemachten Einwände und Beschwerden als nichtig hinstellte, so mochte er damit teilweise, z. B. was die Schädigung der Mühlenschlachten anlangt, im Recht sein. Aber auch das General-Direktorium und die clevische Kammer hatten Besorgnisse um ihre Landzolleinnahmen; sie hatten sich vor jedem Ausfall kontraktlich gesichert. Und die preußische Eigenmächtigkeit bei dem Abschluß des Kontraktes gab ganz gerechten Grund zu Beschwerden.

---

[1]) Der Abt sagte: Wenn S. kgl. Maj. von der ganzen Sache, und wie groß der Schaden sei, so diesem Stift daraus erwächst, sollten informiert sein, würde uns gewiß diese Schiffahrt nicht aufgedrungen werden dürfen. (Meyen's Bericht vom 10. Mai 1754.) Meyen wurde zuerst am 4. Mai abends empfangen, darauf am folgenden Tag zur Tafel geladen.

[2]) Bei seiner Ankunft in Werden hatte Meyen schon einen Essenschen Kanzleiboten getroffen, den er Tags zuvor in Essen gesehen.

[3]) Von dieser Schiffahrt ist näheres nicht bekannt; doch kann sie nicht von größerer Bedeutung gewesen sein. Sie geschah auf Rechnung der Mülheimer.

[4]) Datiert: Hagen, den 10. Mai 1754.

Meyen beantragte bei dem Minister, ein königliches Schreiben an die Äbtissin zu erlassen; das würde jeden Widerstand beseitigen. Mit dem Abte von Werden wollte er noch weniger Federlesens machen: die Unternehmer sollten ohne weiteres mit der Schiffahrt beginnen; der Abt würde nicht wagen, sie zu hindern[1]).

Diese Vorschläge Meyens gingen erst an die Kammer und dann nach Berlin. Die Kammer sprach darauf in einem Schreiben nach Essen die Erwartung einer baldigen günstigen Entscheidung; die Unternehmer wies sie an, sofort, ohne Rücksicht auf Werdens Widerspruch, die Schiffahrt zu beginnen und etwaige Hinderungen sogleich zu berichten. Die Unternehmer kamen jedoch dieser Anweisung nicht nach.

Aber in Berlin war man ganz anderer Ansicht. Ein Reskript verurteilte das eigenmächtige Vorgehen der Kammer, die Absendung Meyens, die Drohung in Werden auf das schärfste: einmal hätten die Unternehmer sich kontraktlich verpflichtet, Schwierigkeiten mit den Auswärtigen selber auszumachen; man hätte abwarten sollen, wie weit sie damit kämen, um dann eventuell einzugreifen. Zweitens stehe der König mit dem Stift Essen als namentlich mit der Abtei Werden in besonderer Verfassung, welche die Absendung des geforderten Schreibens sehr bedenklich mache[2]). Die Kammer soll sich abwartend verhalten und angeben, wie die Sache am besten zustande gebracht werden könnte.

Der elfte Artikel des Kontraktes sagte die königliche Hilfe gegen Werden als letztes Auskunftsmittel zu. Die Kammer konnte getadelt werden, daß sie dies Mittel zu rasch, ohne daß größere Bemühungen der Unternehmer vorangegangen waren, angewandt hatte. Aber die Sachlage hatte sich völlig verändert: statt einem Widersacher, sahen sich die Unternehmer zweien, bald noch mehreren gegenüber. Jene Verpflichtung, sich mit den Nachbarstaaten selbst abzufinden, war für die Unternehmer leicht, wenn alle außer einem zugestimmt hatten, und gegen diesen einen königliche Hilfe als letztes

[1]) Datiert: 21. Mai 1754.

[2]) Der König hatte als Herr von Cleve-Mark die Schutzherrschaft über diese beiden Stifter; doch machte er über Werden auf weitgehendere Rechte Anspruch als über Essen. Siehe auch weiter unten S. 100. Daraus erklärt sich auch, weshalb Meyen mit dem Abte viel rücksichtsloser verfahren wollte als mit der Äbtissin.

Mittel verheißen war; aber diese Voraussetzungen hatten sich völlig geändert; die Verpflichtung war zu einer sehr schweren geworden. Daher war es nicht mehr als billig, wenn die Kammer auch ihre Hilfe vergrößerte.

Was das Reskript in zweiter Linie anführt: die besondere Verfassung, die ein Eingreifen bedenklich mache, kann nur auf die Schutzherrschaft Preußens über Essen und Werden hindeuten. Man sieht nicht ein, wie dies Verhältnis Grund zu Bedenken geben sollte, und der Kontrakt verhieß die Hilfe des Königs ja gerade als des Schutzherrn von Werden.

Die Anweisung am Schlusse des Reskripts nimmt sich nach dem Vorhergegangenen etwas sonderbar aus; den Weg, der am ehesten zum Ziele führte, hatte die Kammer betreten.

Anfang Juni liefen in Cleve endgültige Absagen aus Essen, Werden und auch aus Broich ein.

Die Kammer suchte sich bei dem General-Direktorium zu rechtfertigen[1]), merkwürdigerweise nicht durch Berufung auf die völlige Veränderung der Lage, sondern durch Hinweise auf die Richtigkeit der gemachten Einwände. Sie schrieb den Widerstand der Nachbarn nicht wahrhaft gegründeten Besorgnissen zu, sondern stellte das Treiben der Mülheimer, die 1000 Dukaten[2]) zur Vereitelung der Schiffahrt aufgebracht haben sollten, als die eigentliche Ursache desselben hin.

Vielleicht wollte die Kammer damit an das mündliche Versprechen erinnern, das den Unternehmern gegeben war[3]), sie vor den Intriguen der Mülheimer ausreichend zu schützen.

Doch das General-Direktorium blieb bei seiner Auffassung. Durham fand die Gegenvorstellungen Essens und Werdens gar nicht so unerheblich, wie die Kammer sie hinstellte. Die Unternehmer sollten sich selbst überlassen bleiben. Doch wurden der Kammer fortlaufende Berichte über die Angelegenheit zur Pflicht gemacht[4]).

Es ist nicht anzunehmen, daß die Achtung vor den Gegenvorstellungen der Nachbarn das General-Direktorium bestimmte. Waren

[1]) Bericht, datiert Cleve, 19. Juni 1754. Dieser Bericht ist noch viel devoter abgefaßt, als die übrigen sonst.

[2]) 1000 Dukaten etwa gleich 2650 Taler.

[3]) Vgl. Seite 44.

[4]) Reskript vom 9. Juli 1754.

ihre Einwände nicht unerheblich, so gaben sie ein Mäntelchen ab, die Unlust des General-Direktoriums zu diplomatischem Eingreifen zu verdecken, welche schon jener Bericht an den König klar gezeigt hat.

Die Unternehmer, auf sich selbst angewiesen, kamen in Essen und Werden keinen Schritt vorwärts. So mißlich das für sie war, die Entscheidung ihrer Sache lag nicht hier, sondern bei dem Churfürsten von der Pfalz als dem Herzoge von Jülich-Berg.

Die Verhandlungen mit der jülich-bergischen Regierung.

Anfang April 1754 hatten die Unternehmer in Essen, Werden und Broich die ersten Schritte zur Erlangung der Konzession getan; etwas später, gegen das Ende des Aprils, wandten sie sich auch an die Düsseldorfer Regierung [1]).

Düsseldorf war der Sitz der jülich-bergischen Regierung. Hier wohnte der kurfürstliche Statthalter; damals ein Graf von Schaesberg [2]). Er präsidierte der ersten Behörde des Landes, dem Geheimen Rat. In dessen Ressort gehörten in erster Linie alle auswärtigen Angelegenheiten. Ein Mitglied dieser Behörde war der Vizekanzler Geheimrat von Robertz [3]).

Neben dem Geheimen Rat, nicht ihm untergeordnet, bestand die Hofkammer. Ihr unterlag die innere Verwaltung, Handel und Gewerbe; doch war ihr Ressort gegen das des Geheimen Rats nicht genau abgegrenzt.

Der Landesherr von Jülich-Berg war Kurfürst Karl Theodor von der Pfalz. Er weilte in dem Kurlande; während des Winters residierte er in Mannheim, den Sommer über in Schwetzingen.

Jülich-Berg und Kurpfalz waren durch Personalunion verbunden; der Geheime Rat und — wie es scheint — auch die Hofkammer hatten keine Behörde, nur den Landesherrn über sich. Dies

---

[1]) Die folgende Darstellung beruht größtenteils auf den jülich-bergischen Akten (Handel, Schiffahrt), aufbewahrt im kgl. Staatsarchiv zu Düsseldorf.

[2]) Der kurfürstliche Hof- und Staatskalender gibt dem Statthalter den Titel „Kanzler“. Die Schreiben des Düsseldorfer Geheimen Rats zeigen die Unterschrift: Ihro kurfürstlichen Hoheit zu Pfalz zu Dero jülich-bergischen Landen Regierung verordnete Statthalter, Vizekanzler und Geheime Räte. Graf von Schaesberg . . . (folgen die Namen).

[3]) Der Hof- und Staatskalender vom Jahre 1757 führt v. Robertz als Vizekanzler an; 1754 scheint er es noch nicht gewesen zu sein.

Verhältnis äußerte sich z. B. auch darin, daß die Verfügungen an den Geheimen Rat in der Regel vom Kurfürsten selbst, nur ausnahmsweise von einem Mannheimer Minister unterzeichnet wurden. So erklärt sich das weitgehende selbständige Auftreten des Geheimen Rats; seine Stellung entspricht nicht der der clevischen Kammer, sondern eher der des General-Direktoriums. Während die clevische Kammer fast für jeden Schritt die Befehle aus Berlin abwarten mußte, überließ der Geheime Rat dem Kurfürsten nur die letzte Entscheidung[1]).

In ihrem Gesuch wiesen die Unternehmer auf die große Verbilligung der Kohlen, welche die Ruhrschiffahrt mit sich bringen mußte, hin; sie erboten sich, allen Schaden, der durch den Gebrauch des Leinpfads auf nutzbaren Ländereien etwa geschah, zu ersetzen[2]) und baten um baldige Erteilung einer Konzession.

Ziemlich zugleich mit diesem Gesuch ging ein Empfehlungsschreiben der clevischen Kammer[3]) ein: es machte Mitteilungen über die Dauer und Ausdehnung des den Unternehmern gewährten Privilegs, betonte, daß man es hier mit einer rein privaten Unternehmung zu tun habe, die keinerlei Unterstützung vom Staate genieße, und hob die Verpflichtung der Unternehmer, allen Schaden zu ersetzen, zum Schluß noch besonders hervor.

Das Konzessionsgesuch fiel dem Ressort des Geheimrats von Robertz zu. Dieser forderte[4]) Gutachten von den Amtmännern[5]) zu Angermund und Broich ein, durch deren Bezirke die Ruhr floß. Der Broicher Amtmann ließ lange auf seine Antwort warten; der

---

[1]) Im Vergleich zu dem cleve-märkischen macht das jülich-bergische Kanzleiwesen den Eindruck des älteren, des von einer älteren Tradition beherrschten: das Latein z. B. wird noch sehr viel gebraucht, in einzelnen Worten wie oft in ganzen Sätzen.

[2]) Auch hier versprachen die Unternehmer den Schadenersatz nicht in dem Umfange, wie der Kontrakt es gebot: nur für den Leinpfadschaden, nicht für den an Schlachten und Mühlen.

[3]) Datiert: Cleve den 20. April 1754.

[4]) 15. Mai 1754.

[5]) Der Broicher Amtmann war der Verwaltungsbeamte der Herrschaft Broich. Die bergischen Amtmänner, auch Beamte genannt, waren nicht Pächter von Domänen, sondern die Verwaltungsbeamten (im heutigen Sinne des Wortes), die an der Spitze eines bestimmten Bezirks, des Amtes, standen.

Angermunder fand nichts gegen das Unternehmen einzuwenden, da ja Ersatz für jeden Schaden versprochen wurde[1]).

Robertz verfuhr bis hierhin ohne jede Voreingenommenheit für oder gegen die Konzession. Das änderte sich plötzlich, als das Mannheimer Ministerium eine „von sicherer Hand hinterbrachte" Denkschrift übersandte[2]).

Diese berichtete von der Ablehnung, die das Konzessionsgesuch bei den anderen Ruhrstaaten erfahren hatte, und führte weiter aus: man fürchtet, daß die Ablehnung von der preußischen Regierung unberücksichtigt bleibt, die Schiffahrt von ihr erzwungen wird. Das würde aber auch die Interessen des Kurfürsten als des Lehnsherrn der Herrschaft Broich in hohem Maße verletzen. Denn der Kohlenhandel der Stadt Mülheim wird durch die Schiffahrt vernichtet: die märkischen Kohlen verbilligen sich durch den Wassertransport um fast zwei Drittel ihres jetzigen Preises. Damit wird die Konkurrenz der Mülheimer unmöglich gemacht. Außerdem verlieren sie den Transport der holländischen Waren. Die Schiffahrt schädigt ferner die Ruhrstaaten in ihren Flußregalien: schon jetzt hat Preußen ganz einseitig über die Schiffahrt verfügt und fremde Untertanen davon ausgeschlossen; die Unternehmer führen die preußische Flagge. Nach 25 Jahren bekommt die clevische Kammer den Fluß ganz in ihre Macht, und mit ihm, da der Mülheimer Handel bis dahin vernichtet ist, ein Monopol: die Ruhrländer werden von der clevischen Kammer wirtschaftlich abhängig. Aber auch sogleich wird die Schiffahrt die bergischen Untertanen sehr schädigen: Die Kalkbrenner und Kalkschiffer werden durch die märkische Einfuhr verlieren, die Grundbesitzer durch den Leinpfad belästigt werden. Das Versprechen des Schadenersatzes ist von fraglichem Wert: bei den endlosen Streitigkeiten darüber wird die clevische Kammer ihre Unternehmer parteiisch begünstigen. Der Vorteil der Kohlenverbilligung ist diesen drohenden Nachteilen gegenüber unscheinbar[3]).

---

[1]) Bericht vom 11. Juni 1754.

[2]) Unter dem Datum: Schwetzingen, den 19. Juni 1754.

[3]) Mögen diese Ausführungen, von den Gegnern des Unternehmens herrührend, etwas übertrieben sein, sie zeigen doch, welche großen Vorteile die Schiffahrt dem General-Direktorium in die Hände gab. Und es hatte den Unternehmern schier endlose Schwierigkeiten bereitet!

Die Denkschrift ist in vieler Hinsicht sehr geschickt abgefaßt: der Hinweis auf eine drohende wirtschaftliche Abhängigkeit von der clevischen Kammer mußte Eindruck machen. Sie ist anonym. Bei dem Interesse, das sie an dem Handel Mülheims nimmt, liegt die Annahme nahe, daß sie aus den Kreisen der dortigen Kaufleute hervorgegangen ist. Dann aber haben sie trotz allen Geschickes in einem Punkt gegen sich selbst gezeugt: indem sie die große Verbilligung der Kohlen durch die Schiffahrt offen zugaben, nahmen sie sich das Recht für ihr Monopol.

Robertz ließ sofort Erkundigungen in Essen und Werden einziehen, wie man zu der Schiffahrt stehe[1]). Die Hofkammer wurde um ein Gutachten ersucht, besonders darüber, ob dem bergischen Kalkgewerbe Schaden drohe. Über den Stand der Angelegenheit wurde an den Kurfürsten berichtet.

Erst Ende Juni traf das Gutachten des Broicher Amtmanns ein — fast jeder Satz ein Protest gegen die Schiffahrt. Er sagte die Abnahme des Fischreichtums der Ruhr voraus, den Stillstand der Wassermühlen (die für mehr als 1000 Familien mahlten) infolge Beschädigung der Mühlenschlachten. Auch er erwartete große Einbußen in den Landzoll-Einnahmen: die Herrschaft wird die dem Kurfürsten schuldigen Abgaben nicht mehr leisten können. Dazu steht der Ruin vieler Fuhrleute, ja ganzer Städte bevor. Vor allen Dingen aber sah das Gutachten in dem Unternehmen, wie die Denkschrift, eine Gefahr, in wirtschaftliche Abhängigkeit von der clevischen Kammer zu geraten. Es stand bei ihm fest, daß die Kammer das Kohlenmonopol den Mülheimern nehmen und an sich selbst bringen wollte. Wie rücksichtslos man schon gegenwärtig in Cleve verfuhr, zeigte der Amtmann durch folgenden Vorfall: ein Freiherr von Wendt wollte Kohlen zu Lande aus Werden beziehen und dazu die Wege in der Grafschaft Hartenberg[2]) verbessern. Die Kammer warnte ihn davor und drohte, falls er seinen Plan nicht aufgäbe, an seinen märkischen Besitzungen Repressalien zu üben.

Noch ein sehr wichtiges Moment fügte der Broicher Bericht hinzu: der Kurfürst ist durch das Unternehmen in seiner Landeshoheit bedroht; über die Befahrung der Ruhr und über die auf

[1]) 26. Juni 1754.

[2]) Es wird wohl die Herrschaft Hardenberg im nordöstlichen Teile des Herzogtums Berg gemeint sein. Sie gehörte dem Freiherrn v. Wendt.

diesem Fluß zulässigen Handelsobjekte ist einseitig von der preußischen Regierung verfügt worden. Die Unternehmer führen den preußischen schwarzen Adler in ihrer Schiffsflagge. „Das zeigt schon im voraus, was man für Praerogativen und Exemptionen in alieno territorio durchtreiben wolle". Der Amtmann wies auf die gerade damals lebhaft erörterten Streitigkeiten zwischen Preußen und England über das Recht der Neutralen zur See hin und sagte: „Die Erfahrung hat gelehrt, daß preußische Schiffe und Flaggen sich was Besonderes herausnehmen, und bei einem Konflikt die Austragung der Sache auf ganz ungewöhnliche Principia setzen[1])."

Wenn auch die Übertragung dieser bedeutenden Streitfragen von dem weiten Meere auf den kleinen Fluß etwas wunderlich erscheint, sie zeigt doch, welchen großen Eindruck Friedrichs energisches Vorgehen gegen England machte. Dieser Eindruck mußte im Hinblick auf die bekannte rücksichtslose Wirtschaftspolitik der Clevischen Kammer, die von dem Verfahren gegen den Frh. v. Wendt noch besonders beleuchtet wurde, zu ernster Besorgnis werden.

Die Unternehmer hörten von dem broichischen Bericht und vermuteten, daß er ungünstig für sie ausgefallen sei. In einer neuen Eingabe berief sich Büchel darauf, bergischer Untertan zu sein und stellte als einzigen Zweck seines Unternehmens hin, das Publikum von dem drückenden Monopol der Mülheimer zu befreien. Er erbot sich, die Kohlen durch den Wassertransport so zu verbilligen, daß die Konsumenten in Düsseldorf allein schon 1300 Taler ersparten; in demselben Maße sollten die Schmiedereien in Solingen gewinnen.

Robertz ließ die Mülheimer fragen[2]), ob sie die Kohlen zu demselben Preise liefern wollten, wie die Unternehmer. Die Mülheimer gaben eine ausweichende Antwort[3]): sie verwahrten sich dagegen, die Kohlenpreise willkürlich erhöht zu haben, und versicherten, so billig wie möglich sein zu wollen. Dabei bezeichneten sie das Unternehmen als völlig unausführbar, baten zugleich aber dringend, es ja nicht zu gestatten. Der Broicher Amtmann bemerkte dazu, daß die Mülheimer vor einigen Wochen die Kohlenpreise schon sehr herabgesetzt hatten.

---

[1]) Vgl. Preußische Staatsschriften, 2. Bd., bearbeitet von R. Koser. S. 435 ff. A. Trendelenburg, Kleine Schriften, I S. 267.

[2]) 6. Juli 1754.

[3]) Broich, den 31. Juli 1754.

Inzwischen teilten Essen[1]) und Werden[2]) ihre endgültige Ablehnung des Konzessionsgesuches mit. Neben den uns bekannten Gründen führte auch die Äbtissin die Schädlichkeit der Schiffahrt für den Handel der Mülheimer an. Diese vertrieben zum Teil ja Essener Kohlen; so mag sich die Verwendung der Äbtissin für die fremden Kaufleute erklären; immerhin wird sie nicht ohne Bemühung der Mülheimer erfolgt sein, zumal die Fürstin zuerst sich dem Unternehmen geneigt gezeigt hatte.

Der Abt von Werden nahm besonders an dem ausschließlichen Privileg der Unternehmer und an dem preußischen Adler, den sie führten, Anstoß.

Jedenfalls enthüllen sich in diesen Schreiben an die bergische Regierung die wahren Gründe der Ablehnung: bei der Äbtissin hat die Rücksicht auf die Mülheimer sehr mitgewirkt, bei dem Abte die Furcht vor preußischen Übergriffen, die Besorgnis, sein Land wirtschaftlich zu sehr zu exponieren. Damit soll nicht gesagt werden, daß die der Kammer mitgeteilten Gründe fingiert waren, im Gegenteil: vor allen Dingen hat der Nachteil, in den die eigenen Untertanen gegenüber den preußischen durch den Ausschluß von der Ruhr kamen, die Ablehnung mitbestimmt.

So standen die Aussichten für die Unternehmer wenig günstig. Da gewannen sie in der Hofkammer einen Fürsprecher.

Das Gutachten[3]) der Hofkammer geht davon aus, daß man jede Gelegenheit benutzen müsse, das drückende Kohlenmonopol der Mülheimer zu beseitigen; nur für den Fall, daß besondere Gründe der Staatsraison entgegenstehen, sind die Unternehmer abzuweisen.

Der Ruin der Mülheimer ist durch die Schiffahrt nicht zu befürchten; sie brauchen ihre Preise ja nur denen der Unternehmer gleichzusetzen, was sie um so eher können, da sie nicht, wie jene, eine Schiffahrt erst anzulegen haben. Dagegen ist allerdings das bergische Kalkgewerbe schwer bedroht, da der märkische Kalk viel billiger ist.

[1]) Datiert: Essen, den 9. Juli 1754.

[2]) Datiert: Werden, den 12. Juli 1754.

[3]) Datiert: 24. September 1754. Zwischen Juli und September lagen die Ferien der bergischen Behörden, wie die clevische Kammer unterm 22. August 1754 nach Berlin berichtete.

Es ist ferner bedenklich, daß ein mächtiger Fürst gewisse Waren unter seiner Flagge durch Territorien, die ihm nicht gehören, verschiffen läßt und alle anderen Waren von der Verschiffung ausschließt.

Aber die Hofkammer wollte, so wichtig ihr diese Bedenken waren, doch ihretwegen die Unternehmer nicht ohne weiteres abweisen; sie versuchte die Gewährung der Konzession unbedenklich zu machen. Die Unternehmer sollten sich verpflichten, nur Kohlen zu verschiffen; sie sollten sich ferner in bergischem Gebiet der kurfürstlichen Landeshoheit, in erster Linie der kurfürstlichen Jurisdiktion, unterwerfen.

Noch bestand das Bedenken des Broichschen Gutachtens: die clevische Kammer wird, wenn sie etwa zur Beherrschung des Kohlenmarktes gelangt, die Preise nach Belieben steigern. Um dem vorzubeugen, schlug die Hofkammer vor, Verhandlungen mit Preußen anzuknüpfen: Preußen sollte versprechen, die Kohlenpreise nicht zu erhöhen, dann wollte Berg die Schiffahrt gestatten.

Dieser Vorschlag der Hofkammer ist bedeutsam: sie wollte einen friedlichen Vertrag, in dem jeder dem andern etwas Wertvolles bot. So sollte das eine Land, das vom anderen als Ausbeutungsobjekt angesehen wurde, diesem, wenigstens in einer Hinsicht, wirtschaftlich gleichberechtigt und gewissermaßen ebenbürtig zur Seite gestellt werden — ein Gedanke, welcher der Wirschaftspolitik der clevischen Kammer ganz fern lag.

In mehreren Eingaben baten die Unternehmer um Mitteilung der gegen sie erhobenen Einwände, damit sie diese widerlegen oder etwa ihre Forderungen danach ändern könnten. Sie sandten eine Abschrift des Kontrakts [1]) ein; sie wiesen daraufhin, daß der Kurfürst schon selber große, aber vergebliche Versuche gemacht habe, das Monopol der Mülheimer zu brechen [2]), daß er dasselbe jetzt durch sie ohne jede Kosten erreichen könnte. Auch direkt an den Kur-

---

[1]) Diese Abschrift weist nur 17 Artikel auf; einen haben die Unternehmer also übergangen; vielleicht den, der gegen den Abt von Werden königliche Hilfe verheißt.

[2]) Der Kurfürst hatte eine Chaussee von Düsseldorf über Ratingen nach der Ruhr bauen wollen, um den Kohlentransport zu Lande zu erleichtern und so den Mülheimern Konkurrenz zu verschaffen.

fürsten wandten sie sich. Darauf erging nach Düsseldorf die Weisung[1]), die Untersuchung zu beschleunigen.

Robertz berücksichtigte das billige Verlangen der Unternehmer nicht; er verbot, wie schon mehrmals, jeden Einblick in die Akten. Er verwies[2]) die ganze Sache an die Spezial-Kommission für den „schwarzen Brand"[3]), weil der ganze Vorteil in der Verbilligung der Kohlen bestehe. An den Kurfürsten berichtete er[4]), daß man mit der Untersuchung beschäftigt sei und sobald als möglich darüber berichten werde.

Erst im Februar 1755 wurde auf eine neue Bittschrift der Unternehmer der Kommission für den schwarzen Brand vom Grafen Schaesberg aufgetragen, sie zu Protokoll über die erhobenen Bedenken zu vernehmen.

Die Unternehmer hatten einige Kunde von dem Stande ihrer Angelegenheit; doch über die eigentlichen Gründe der langen Verzögerung waren sie schlecht unterrichtet; sie maßen alle Schuld den Intriguen der Mülheimer bei. Sie hofften auf einen günstigen Ausgang und hatten schon im Sommer 1754 mit dem Fällen und Schneiden des Holzes zu ihren Bauten begonnen[5]). In den mündlichen Verhandlungen mit der Kommission dachten sie alle Bedenken zu zerstreuen.

Mitte Februar 1755 sandte die Kommission für den schwarzen Brand ein vorläufiges Gutachten ein. Die Verbilligung der Kohlen erkannte sie als großen Vorteil an, widerriet aber doch die Bewilligung der Konzession, weil durch das Unternehmen die landesherrlichen Territorial-Gerechtsame und die Rechte der Untertanen zu sehr exponiert würden. Die Kommission fürchtete, daß die clevische Kammer über kurz oder lang die Mülheimer verdränge; einem mächtigen Nachbar aber, der nicht nachließ, „die noch vorhandenen Kommerzia, wo nur möglich, an sich zu ziehen, das allgemeine Kommerzium von Kohlen, abgesehen von den anderen Waren, in die Hand zu schieben," konnte sie nicht empfehlen.

---

[1]) Kabinettsordre, datiert Mannheim 30. Oktober 1754.

[2]) Zu Anfang des Jahres 1755.

[3]) Diese Kommission scheint ständig gewesen zu sein.

[4]) Datiert 10. Januar 1755.

[5]) Bericht der clevischen Kammer vom 22. August 1754.

Obgleich die Kommission dies Gutachten als vorläufiges bezeichnet und gesagt hatte, daß die Sache noch nicht genügend festgestellt sei, auch die protokollarische Vernehmung der Unternehmer noch nicht stattgefunden hatte, wurde doch ein endgültiger Bericht an den Kurfürsten erstattet.

Robertz gab den Ausschlag. Aus den Gründen, wie sie die Kommission zuletzt noch zusammengefaßt hatte, entschied er sich gegen die Gewährung einer Konzession. Wollte man die Preise der Mülheimer drücken, so könnte man es auch auf anderem Wege tun, etwa durch Errichtung eines Kohlenmagazins. Robertz widerriet, die Unternehmer zu vernehmen, ebenso, Verhandlungen mit Preußen nach dem Vorschlage der Hofkammer anzuknüpfen, „weil einem jeden leicht zu ermessen wohin es gedeihen würde, wenn man nur so weit sich erklären würde und in Unterhandlung einlassen sollte." Das Schreiben der clevischen Kammer wollte er oberflächlich beantwortet wissen[1]).

Nach diesem Vorschlage Robertz' wurde der Bericht an den Kurfürsten verfaßt und mit den einschlägigen Akten abgesandt[2]).

Am 25. März traf in Düsseldorf eine Kabinettsordre[3]) Karl Theodors ein. Er wollte den märkischen Kohlen, Holz usw. „keine anderweitige Öffnung durch die Schiffbarmachung der Ruhr bereiten und das Land hierin auswärtiger Willkür nicht noch mehr aussetzen." Er befahl, die Unternehmer mündlich abzuweisen und das Schreiben der clevischen Kammer als bloßes Empfehlungsschreiben unbeantwortet zu lassen.

Robertz verbot, bei der Abweisung den Unternehmern irgendwelche Gründe anzugeben.

Neue Bitten der Unternehmer um Gehör waren vergeblich. Eine Eingabe an den Kurfürsten selbst, in der sie nochmals der großen Verbilligung der Kohlen gedachten und zum Beweise der Unschädlichkeit ihres Unternehmens die Schiffahrt jenes Kettwiger

[1]) Die Ablehnung der Schiffahrt wollte Robertz durch eine Bestimmung des römischen Rechts rechtfertigen. Er betrachtete die Ruhr als ein stagnierendes Gewässer (!) und zitierte: D. lib. 43. tit. 14: ut in flumine publico navigare liceat, Prätor ait: ut per .... stagnum publicum navigare liceat interdicam.

[2]) Datiert: Düsseldorf 28. Februar 1755.

[3]) Datiert: Mannheim 18. März 1755.

Bürgers, die schon Meyen gegen die Bedenken Werdens verwandt hatte, anführten, hatte den Erfolg, daß sie von Düsseldorf aus vor jeder weiteren Behelligung gewarnt wurden.

Nach dem Wortlaut der kurfürstlichen Entscheidung hat das Mißtrauen gegen die preußische Wirtschaftspolitik den Ausschlag gegeben. Dieses Mißtrauen war nicht unberechtigt. Ein Vorfall, wie der mit dem Freiherrn von Wendt mahnte zur Vorsicht. Erinnern wir uns ferner des Reskriptes[1]), das der Kammer befahl, anzugeben, wie „zur Aufnahme des Handels in den cleve-märkischen Städten" der Immediathandel der bergischen und anderer Städte mit Holland eingeschränkt werden könnte, so müssen wir der bergischen Kommission Recht geben, daß „der mächtige Nachbar alle noch vorhandenen Kommerzia an sich zu ziehen versuchte". Dem widerspricht nicht die Stimmung, die das General-Direktorium von einem öffentlichen, diplomatischen Eintreten für die Schiffahrt abhielt. Das war Bequemlichkeit und doch wohl auch Klugheit: man scheute öffentliche, Aufsehen erregende Mittel, um im Stillen und unter der Hand desto rücksichtsloser zu verfahren.

Es könnte auffällig sein, daß die Vorschläge der Hofkammer, durch gewisse Maßregeln preußischen Übergriffen vorzubeugen, so wenig befolgt wurden, daß besonders den Unternehmern kein Gehör geschenkt, kein Einwand mitgeteilt wurde. Indessen waren alle diese Vorschläge nichtig, wenn jener Vertrag mit Preußen nicht zustande kam, der Berg vor neuer Kohlenteuerung schützte. Robertz aber widersetzte sich Verhandlungen mit der preußischen Regierung; nach seinen Worten bestimmte ihn dabei etwas Ähnliches wie die Furcht vor jenem, der gleich die ganze Hand nimmt, wenn er den kleinen Finger bekommt. Das war reichlich vorsichtig; nach den bergischen Akten jedoch ist kein Grund vorhanden, dies Verfahren, wie es die clevische Kammer und die Unternehmer taten, allein durch Intriguen der Müllheimer zu erklären. Diese Kaufleute haben allerdings, namentlich zu Anfang, bedeutend mitgespielt; aber den Ausschlag gab nicht die Rücksicht auf sie.

In Düsseldorf schroff abgewiesen, beklagten sich die Unternehmer bei der clevischen Kammer[2]), daß die Entscheidung erfolgt

[1]) Siehe Seite 43.

[2]) Im April 1755.

sei, ohne sie über die erhobenen Bedenken anzuhören, ja ohne diese ihnen mitzuteilen. Sie baten die Kammer, ihnen ein königliches Schreiben an den Kurfürsten auszuwirken, damit ihnen wenigstens die Gründe der Ablehnung mitgeteilt und sie darüber vernommen würden.

Ohne zu der Bitte der Unternehmer Stellung zu nehmen, berichtete die Kammer an das General-Direktorium [1]); sie deutete nur an, daß die kaiserlichen Wahlkapitulationen einen guten Grund abgäben, auf der Schiffbarmachung zu bestehen.

Das General-Direktorium schlug die Bitte ab [2]). „Die Entrepreneurs müssen sich selbst noch weiter Mühe geben, die Remission für die Schiffahrt zu erlangen."

Da machten die Unternehmer einen letzten Versuch mit einer Bittschrift an den König selbst [3]).

Sie stellten dar, wie alle ihre großen Anstrengungen, die Konzession zu erlangen, vergeblich gewesen waren. Durch die geldreichen Vorkehrungen der Mülheimer sei es gekommen, daß „vorgespiegelte praejudicia" mehr als triftige Vorstellungen angesehen wurden.

Die Unternehmer hatten gehört, daß man an ihrer Schiffsflagge Anstoß nahm, daß man eine Verteuerung der Kohlen durch die clevische Kammer im Laufe der Zeit befürchtete. Sie erboten sich, alle diese Bedenken zu widerlegen, wenn des Königs Majestät ihnen in Düsseldorf Gehör verschaffte.

Die Bittschrift wurde dem Minister von Borcke zugewiesen, und dieser beauftragte den Finanzrat von Schack, „über die Schiffbarmachung der Ruhr und die Entreprise des Büchel und Hünninghausen" aus den Akten zu berichten.

Schack gab eine Geschichte der Versuche, die Ruhr schiffbar zu machen, von 1735 an [4]). Er glaubte, daß die Rücksicht auf den Handel Mülheims allein die bergische Regierung zum Widerstande bestimmte. Er befürwortete den Erlaß eines Schreibens nach Mann-

---

[1]) Datiert: Cleve, den 25. April 1755.

[2]) Reskript vom 13. Mai 1755.

[3]) In Berlin präsentiert: 10. Juli 1755.

[4]) Schack spricht darin seine Verwunderung darüber aus, daß den Unternehmern soviel Schwierigkeiten von Cleve und Berlin aus bereitet wurden, ehe es zum Abschluß des Kontraktes kam.

heim, weil erstens die Unternehmer die Erfüllung der Forderung, sich selbst mit den Nachbarstaaten abzufinden, für viel leichter gehalten hätten, als es sich herausstellte, weil zweitens die Mülheimer den Handel in Cleve-Mark sehr schädigten, und weil drittens die Ruhrschiffahrt von großem Nutzen für die königlichen Länder sei.

Das General-Direktorium entschied gegen die Meinung Schacks[1]). Es hielt fest an der Bestimmung des ersten Artikels des Kontraktes: die Unternehmer haben Schwierigkeiten mit den Nachbarstaaten selber „auszumachen". Sie sollten es bei dem Wenigen, was geschehen, nicht bewenden lassen, sondern sich deswegen alle Mühe geben.

Man fragt sich, was sollten die Leute noch mehr tun? Es ist auffällig, daß sie sich nicht auf die Zusagen des elften Artikels beriefen. Allerdings bewahrte sich das General-Direktorium seinerseits vor einer Verletzung dieses Artikels, indem es das verheißene letzte Auskunftsmittel, die königliche Hilfe, als noch nicht verdient hinstellte. Billigermaßen hätte es verfahren müssen wie die clevische Kammer, die von vornherein bei den vermehrten Schwierigkeiten auch vermehrte Hilfe den Unternehmern gewähren wollte.

Auch in Berlin hielt man die Ruhrschiffart für höchst nötig zur wirtschaftlichen Hebung der Grafschaft Mark: neue Anweisungen an die Kammer, das Unternehmen nicht aus den Augen zu verlieren und möglichst zu fördern, geben davon Kunde. Infolge der schlechten und jeden Transport sehr verteuernden Landwege lag die Grafschaft da fast wie eine Insel im Sumpfe, aus der man nicht hinaus und an die man nicht heran kommen kann. Dazu war das Herzogtum Cleve der Ausbeutung durch das Mülheimer Kartell preisgegeben. Angesichts dieser drückenden wirtschaftlichen Verhältnisse ist es schwer verständlich, daß das General-Direktorium sich so sehr sträubte, für die Ruhrschiffahrt, die allem abgeholfen hätte, einzutreten und etwaige Unannehmlichkeiten mit den Nachbarstaaten auf sich zu nehmen.

Die Unternehmer traten trotz aller Mißerfolge nicht zurück; sie hatten bereits 1000 Taler für die Schiffahrt ausgegeben. Aber ihre Vorstellungen, daß sie nur, durch die Aussagen von Hoven's bewogen, die Verpflichtung des ersten Artikels eingegangen waren, änderte an der gegebenen Entscheidung nichts.

---

[1]) Reskript vom 15. Juli 1755.

Doch ließ man in Berlin die Sache nicht aus den Augen; wiederholt verlangten Reskripte Berichte darüber, und noch am 8. Februar 1757 wurde der Kammer befohlen, „den Entrepreneurs bei jeder favorablen Gelegenheit auf alle Weise zu assistieren". Die Kammer bezeichnete das Unternehmen vorläufig als aussichtslos.

Es scheint, daß darauf im General-Direktorium die Abneigung, für die Ruhrschiffahrt öffentlich einzutreten, zu schwinden begann. Man wurde auf den achten Artikel der Wahlkapitulationen Kaiser Karls VI. als auf eine gute Waffe gegen die widerstrebenden Staaten aufmerksam. Dieser Artikel enthielt das Verbot, der Schiffahrt auf einem Nebenflusse des Rheins Hindernisse zu bereiten. Er wurde abgeschrieben und den Akten beigeheftet, „um von ihm nötigen Gebrauch zu machen, da die Sache fortgesetzt werden soll"[1]).

Der große dritte Krieg um den Besitz Schlesiens war ausgebrochen und spielte den Franzosen Cleve-Mark in die Hände. Er suspendierte auf lange Zeit alle Pläne und Versuche, die, wie die Ruhrschiffahrt, zu ihrer Ausführung des Friedens bedurften.

§ 3. Wiederaufnahme der Verhandlungen nach dem siebenjährigen Kriege.

Während des Krieges war Büchel gestorben und an seine Stelle der Kommissionsrat von Hoven getreten, der ja von Anfang[2]) an Beziehungen zu den Unternehmern unterhalten hatte. Hoven war ein gewiegter und geschmeidiger Geschäftsmann, der Kniffe und Schliche kannte und sich nicht scheute, sie anzuwenden. Das bisherige gerade und offene Vorgehen der Unternehmer, die nur die große Nützlichkeit ihres Projektes wirken ließen, wurde durch eine gewundene, aber gewandte Diplomatie verdrängt. Hoven und sein Neffe gleichen Namens[3]) waren jetzt die treibenden Kräfte, namentlich letzterer,

[1]) Notiz in den Akten vom 10. Oktober 1757. Den Akten wurde der französische Text des achten Artikels beigeheftet; dieser hat den angegebenen allgemeinen Sinn. Der deutsche Text, wie ihn z. B. Lünig abdruckt, ist viel spezieller: dieser verbietet die weitere Schiffbarmachung eines Rhein-Nebenflusses durch hindernde Bauten zu verwehren.

[2]) Vgl. S. 31 Anm. 1 und S. 46.

[3]) In den kommenden Verhandlungen mit dem Düsseldorfer Geheimen Rate, dem Abt von Werden, der clevischen Kammer sind die beiden von Hoven nicht auseinanderzuhalten.

der die Verhandlungen mit der bergischen Regierung führte; der alte Hünninghausen trat sehr zurück.

Im Mai 1764 kam Hoven bei der clevischen Kammer um Erneuerung des 1754 geschlossenen Kontraktes ein und bat zugleich um königliche Hilfe gegen die widerstrebenden Nachbarstaaten. Die Kammer sah den Kontrakt in allen Punkten durchaus als fortbestehend an und gab, mit Berufung auf den ersten Artikel, den Unternehmern die Weisung, sich erst selber um die Konzession zu bemühen; wenn aber ihre Versuche wiederum scheiterten, dann sollte die verheißene königliche Hilfe eintreten.

Sofort wurden neue Verhandlungen mit dem Abte von Werden[1]) und vor allem mit dem bergischen Geheimen Rate angeknüpft.

In Düsseldorf maß Hoven in unbegründeter, wenig schöner Weise dem „schlechten, ganz einseitigen[2]) Betragen" Büchels, das notwendig bei dem Geheimen Rate Mißtrauen hätte hervorrufen müssen, die Ablehnung des Konzessionsgesuches bei; der Tod Büchels veranlasse ihn, anzufragen, ob nun noch Bedenken vorlägen.

Robertz schrieb an den Rand des Gesuches: „Abzuschlagen wie vorhin" und verbot jeden Einblick in die Akten[3]). Auf weitere Bemühungen bekam Hoven die Antwort, „daß andere nicht zu hebende Ursachen zwischen dem Könige und dem Kurfürsten im Wege wären, um derer willen die Konzession zur Schiffahrt nicht erteilt werden könne, mithin man nur keine vergeblichen Kosten deshalb anlegen möchte".

Da wandte sich Hoven an die bergische Hofkammer[4]); jedenfalls war ihm bekannt, daß sie 1755 der Gewährung der Konzession nicht abgeneigt gewesen war. Er bat, über die schwebenden Bedenken vernommen zu werden. Auf eine Anfrage der Hofkammer gab man

[1]) Über die Verhandlungen mit Werden geben die Akten keine Auskunft.

[2]) Hoven meint wohl, daß Büchel sich zu wenig als bergischer Untertan gefühlt habe.

[3]) Hovens Eingabe wurde in Düsseldorf am 25. Mai 1764 präsentiert.

[4]) Der Bericht der clevischen Kammer (an das General-Direktorium, vom 16. Mai 1766, vgl. S. 71) steht hier mit den bergischen Akten nicht im Einklang. Nach jenem wandte sich Hoven an den Kurfürsten direkt und nicht an die Hofkammer. Die Verhandlungen Hovens mit dieser wurden erst durch ein kurfürstliches Reskript verursacht, das ein Gutachten von der Hofkammer verlangte, worauf diese vorschlug, die Unternehmer zu vernehmen. Jedenfalls liegt hier ein Irrtum der clevischen Kammer vor; die bergischen Akten wissen nichts von einer Bittschrift Hovens an den Kurfürsten.

in Mannheim diesem Gesuche nach und befahl, daß diese Sache, wie alle Dinge, gemeinsam mit dem Geheimen Rate zu behandeln sei[1]).

So hatte Hoven das lange vergeblich Erstrebte erreicht. Ein weiterer günstiger Umstand war, daß mit ihm, trotz des kurfürstlichen Befehls, zunächst die Hofkammer allein verhandelte: der mißgünstige Geheime Rat war auf diese Weise vorläufig ausgeschaltet. Und Hoven wußte die Gunst, angehört zu werden, vortrefflich zu benutzen.

Die clevische Kammer hatte den alten Kontrakt noch für vollkommen gültig erklärt; Hoven stellte ihn der Hofkammer als verjährt, und einer Erneuerung bedürftig hin. Das gab Gelegenheit zu Änderungen; für diese sollten die bergischen Wünsche ausschlaggebend sein. So wurde allen Empfindlichkeiten wegen verletzter kurfürstlicher Landeshoheit der Grund entzogen.

Hoven erklärte sich bereit, auf den preußischen Adler zu verzichten und in bergischem Territorium das kurfürstliche Wappen zu zeigen; er wollte sich bei Entschädigungsstreitigkeiten der jeweiligen Ortsobrigkeit unterwerfen und, um alles Mißtrauen zu beseitigen, bei der clevischen Kammer die Aufnahme bergischer Untertanen in seine Gesellschaft durchsetzen.

Des weiteren suchte Hoven die Furcht vor einer wirtschaftlichen Herrschaft der clevischen Kammer zu beschwichtigen. Er verzichtete auf den Handel mit Kalk, der die bergischen Kalkbrennereien beeinträchtigen konnte. Die Mülheimer Kaufleute, führte er ferner aus, können gar nicht ruiniert werden, weil die Unternehmer allein den großen Kohlenbedarf nicht zu decken vermögen. So ist es unmöglich, daß die clevische Kammer ein Monopol bekommt. Der Ausgangs-Impost sodann, den die rheinaufwärts gehenden märkischen Kohlen zu entrichten haben, ist durch die Angabe zu umgehen, daß sie rheinabwärts bestimmt seien. Die Besorgnis endlich, daß nach Ablauf des Privilegs die clevische Kammer den Fluß ganz und gar in ihre Hände bekommt, ist grundlos, weil jede Neuordnung, soweit die Ruhr durch bergisches Territorium fließt, immer vom Kurfürsten abhängig ist.

Die bergische Zollverwaltung wandte ein, daß durch die Schiffahrt die Einnahmen aus den Landzöllen auf den dritten Teil

[1]) Reskript datiert Schwetzingen, 27. Juni 1764.

der bisherigen Summe zurückgehen würden. Hoven entkräftete diese Behauptung: die Schiffahrt ist kontraktlich auf Kohlen, Steine und Holz beschränkt[1]), lauter Waren, die bisher nur wenig oder gar nicht zu Lande transportiert waren; alles übrige benutzt auch künftighin die Landwege und passiert die Zollstätten.

Von Essen und Werden wollte Hoven „gnädige Zusicherungen" erhalten haben; er hatte der Äbtissin angeboten, die Landzölle nach ihrem bisherigen Ertrage in Pacht zu nehmen, wenn sie infolge der Schiffahrt Abgang erlitten.

Die Apologie des Unternehmens vervollständigte Hoven durch eine beredte Schilderung seines großen Nutzens für das Herzogtum Berg. Es herrscht allgemeiner Kohlenmangel, einmal infolge der teuren Preise, dann aber können auch die Mülheimer dem Bedarfe weder nach Quantität noch nach Qualität der Kohlen genügen. Infolgedessen werden viele Kalkbrennereien und Fabriken niedergehalten oder stehen gar still.

Kommen durch die Ruhrschiffahrt die vorzüglichen märkischen Kohlen billig ins Land, so blühen die Fabriken auf, Handel und Gewerbe steigt, es mehrt sich die Ausfuhr nach Holland[2]). Damit vergrößern sich die Landzoll-Einnahmen des Kurfürsten; vor allen Dingen wächst die Bevölkerung.

Das sind die Hauptpunkte, die Hoven hervorhob. Schließlich bot er dem Kurfürsten noch eine jährliche Abgabe „für die Konzession und Protektion" seines Unternehmens an.

Die Hofkammer wurde vorbehaltlos gewonnen. Im Mai 1766 — so lange zogen sich die Verhandlungen hin — sandte sie[3]) dem Geheimen Rate alle einschlägigen Akten. Als ein besonderes Gutachten von ihr gefordert wurde[4]), gab sie es, wie es kaum günstiger

---

[1]) Hoven erwähnte, daß auch auf der Weser nicht alle und jede Ware verschifft werden durfte, damit den anwohnenden Bauern nicht die Nahrung entzogen wurde.

[2]) Hoven dachte hauptsächlich an die Ausfuhr von Eisenwaren, namentlich Draht.

[3]) Schon im April 1765 hatte Hoven dem Geheimen Rat Protokolle der Verhandlungen mit der Hofkammer zugesandt. Die erste offizielle Nachricht von den Verhandlungen bekam der Geh. Rat erst im Mai 1766.

[4]) Der Geheime Rat berief sich auf jenes kurfürstliche Reskript, das die gemeinsame Behandlung der Angelegenheit durch beide Behörden befahl. Die Hofkammer hatte, nachdem sie die Verhandlungen ganz selbständig geführt und

gedacht werden kann. „Man muß der göttlichen Providenz denken, daß sich neue Wege finden, die Kohlen zu bekommen". Die erhobenen Bedenken sind glänzend widerlegt. Das Gesuch der Unternehmer ist nicht aufzuhalten, geschweige denn abzuschlagen.

Hoven wurde jedoch über die Meinung der Hofkammer ganz im Unklaren gelassen; er wußte nur, daß seine Ausführungen Eindruck gemacht hatten, glaubte aber nicht, daß es zu einem für ihn günstigen Gutachten kommen würde. Dazu hatte der Geheime Rat schon deutlich genug seine Abneigung gegen das Unternehmen gezeigt.

Daher berichtete[1]) Hoven über den Stand der Verhandlungen an die clevische Kammer und bat, die versprochene Hilfe nicht länger aufzuschieben. Wiederum gab er dem „prahlerischen" Betragen Büchels[2]) alle Schuld an dem Scheitern des Unternehmens. Er berief sich auf den Kontrakt von 1754, der die königliche Hilfe in Aussicht stellte, und erklärte, für den Fall einer neuen Absage aus Mannheim das Unternehmen aufzugeben, trotzdem es bereits 4000 Taler gekostet habe.

In das preußische General-Direktorium war mit dem Minister von Hagen ein sehr reges Interesse für Cleve-Mark eingezogen. Schon seine Tätigkeit als Geheimer Finanzrat hatte besonders den westlichen Provinzen, vor allem ihrem Bergwesen, gegolten. 1754/55 persönlich in der Grafschaft Mark anwesend[3]), ordnete er die Bergverwaltung. Auf seine Anregung geht die revidierte und erweiterte Bergordnung von 1766 zurück[4]).

---

abgeschlossen hatte, ihre Meinung zunächst nicht in einem Gutachten formuliert. Es scheint zwischen ihr und dem Geh. Rate eine gewisse Spannung bestanden zu haben.

[1]) Datiert: Essen, den 16. Mai 1766.

[2]) Büchel sollte verbreitet haben, daß alle Ruhrstaaten zur Schiffahrt zugestimmt hätten — eine Lüge, die umso dreister ist, als man sich bei dieser Annahme 1754 gerade auf die Aussagen des alten Hoven gestützt hatte.

[3]) Vgl. Achenbach: Geschichte der cleve-märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung bis 1815, in der Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preußischen Staate. Bd. 17. S. 205. Berlin 1869.

[4]) Ibid. Die alte Bergordnung von 1737 hatte eigentlich nur den Kohlenbergbau berücksichtigt; die neue von 1766 dehnte sich auch auf den Bergbau von Metallen und Mineralien aus. Die Bergordnung erging am 29. April 1766. Abgedruckt bei Scotti, III Nr. 1933.

Hagen bemühte sich, vorzüglich die Ausfuhr der märkischen Kohlen zu heben. In der Grafschaft zeigte sich eine bedeutende Überproduktion[1]), so daß die Anlage neuer Bergwerke erschwert werden mußte. Andererseits war die Teuerung im Herzogtum Cleve noch gestiegen; denn die Mülheimer, von der Düsseldorfer Regierung für die kurfürstlichen Länder in ihren Preisen gedrückt, hielten sich im preußischen Gebiete schadlos. So hatten sich die Verhältnisse, die 1752 zur Aufnahme des Schiffahrtsprojektes führten, potenziert.

Wir wissen, daß das Unternehmen Büchels und Hünninghausens im General-Direktorium nichts weniger als abgetan war[2]). Im Anfang des Jahres 1766 erkundigte sich Hagen nach dem Stande des Unternehmens, und als der Kammerbericht ziemlich hoffnungslos lautete, befahl er[3]), alles aufzubieten, das Projekt zustande zu bringen. „Das nützliche Unternehmen soll von Seiner Majestät auf alle Weise protegiert und dafür alles, was tunlich ist, bewilligt werden."

Jetzt war Hoffnung, daß die preußische Regierung sich bei den Ruhrstaaten für die Schiffahrt verwandte; das Projekt der Unternehmer wurde jetzt eine Angelegenheit des General-Direktoriums.

Die Kammer befahl den Unternehmern, die Schiffahrt endlich auszuführen[4]). Hoven beteuerte seinen guten Willen und wies abermals auf den Widerstand der Nachbarn hin. Bald darauf traf sein dringendes Gesuch um königliche Hilfe ein, dessen wir schon gedachten.

Die Kammer sah die Gründe für den Widerstand der bergischen Regierung erstens in der Besorgnis, durch Gewährung der Konzession die Ruhr der Herrschaft des preußischen Königs auszuliefern, zweitens in dem Ärger[5]) der Düsseldorfer über den Ausgangs-Impost, den die märkischen Kohlen zu Lande und rheinaufwärts zu

---

[1]) Vgl. Achenbach, Geschichte der cleve-märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung bis 1815. S. 204.

[2]) Vgl. S. 65.

[3]) Reskript vom 28. Februar 1766.

[4]) Unterm 29. April 1766.

[5]) Übrigens war auch die clevische Kammer mit dem Ausgangs-Impost nicht zufrieden; sie fürchtete, daß durch ihn den märkischen Kohlen die Konkurrenz mit den Mülheimischen zu sehr erschwert würde, deren Preis die bergische Regierung drückte.

Wasser bezahlen mußten, und drittens in den Bemühungen der Mülheimer Kaufleute. Sie betonte, dem General-Direktorium gegenüber zum ersten Mal, daß die königliche Hilfe kontraktlich versprochen sei, und erwartete von einer ernsten Verwendung in Essen und Werden die sofortige Zustimmung zur Schiffahrt[1]).

Hagen war sofort geneigt, dem Gesuch der Unternehmer zu willfahren. Aber in Essen und Werden, wie die Kammer vorschlug, wollte er zunächst nicht vorstellig werden, sondern allein bei dem Kurfürsten von der Pfalz. Er glaubte wohl, daß mit dem Widerstande des mächtigsten auch der der kleineren Fürsten verschwinden würde.

Das diplomatische Verfahren mußte durch das Kabinettsministerium erfolgen, welches die auswärtigen Angelegenheiten besorgte; es stand damals unter der Leitung der Minister Graf Finckenstein und Graf Hertzberg.

Hagen sandte[2]) dem Kabinettsministerium sämtliche Akten über die „Schiffbarmachung der Ruhr" von 1710 an[3]) zu, und stellte den Ministern anheim, ob es ratsam sei, die „nötigen Intercessionales" nach Mannheim ergehen zu lassen.

Graf Hertzberg, durch dessen Hände diese Sache ging, fand keine Ursache, ein diplomatisches Eingreifen abzulehnen. Am 8. Juli 1766 erließ er ein Schreiben an die kurpfälzischen Geheimen Räte in Mannheim. Er betonte den großen Nutzen, den die Schiffahrt auch dem Herzogtum Berg bringen würde, und den reichsgesetzlichen Schutz, den die Schiffbarmachung genösse; denn die kaiserlichen Wahlkapitulationen verböten, der Schiffbarmachung eines Nebenflusses des Rheins Hindernisse zu bereiten[4]). Die Geheimen Räte wurden

---

[1]) Kammerbericht, datiert Cleve, den 16. Mai 1766, und Postskriptum, 22. Mai 1766.

[2]) Am 3. Juni 1766.

[3]) 1710 wurde von Wittgenstein nur eine Schiffbarmachung der Lippe geplant; die einschlägigen Akten aber sind den Ruhrschiffahrts-Akten beigeheftet.

[4]) Dem Wortlaut nach verbieten die Wahlkapitulationen Karls VII. (Art. VIII § 7), die Schiffbarmachung durch Bauten zu verhindern, vgl. S. 65. Hertzberg entnahm daraus das allgemeine Verbot. Seine gründlichen Kenntnisse in der Geschichte und im Staatsrecht — Hertzberg war fast mehr Gelehrter als Staatsmann — verleihen dieser Auffassung besonderes Gewicht, wie ihr denn auch nirgends widersprochen wird. Vgl. über Hertzberg den Aufsatz von Paul Bailleu in der historischen Zeitschrift, N. F. Bd. 6, S. 442 ff.

ersucht, bei dem Kurfürsten die Konzession für die Unternehmer auszuwirken.

Hagen, dem dies Schreiben vorgelegt wurde, war damit einverstanden. Am liebsten jedoch hätte er der Ruhrschiffahrt wegen noch einen außerordentlichen Residenten an den pfälzischen Hof gesandt; doch Hertzberg lehnte das ab.

Von Mannheim aus wurde sogleich eine Abschrift des preußischen Anschreibens nach Düsseldorf gesandt; der dortige Geheime Rat sollte sich mit der Hofkammer in Verbindung setzen und mit ihr zusammen ein Gutachten einsenden[1]).

Robertz benachrichtigte sofort die Hofkammer; er warf ihr vor, daß sie die schon einmal erfolgte Entscheidung des Landesherrn gegen die Konzession nicht beachte. Die Hofkammer blieb auf ihrem Standpunkt: alle Bedenken sind gehoben; schlimmer als jetzt, wo die Mülheimer das Kohlenmonopol haben, kann es nicht werden[2]), höchstens ebenso schlimm, wenn Preußen den Ausgangs-Impost der märkischen Kohlen steigert.

Nach Robertz' Meinung dagegen bestanden noch immer alle Bedenken in voller Kraft: unter der erbetenen Konzession, die sich auf wenige Waren beschränkt, liegt ein sich allmählig entwickelnder allgemeiner Handel verborgen[3]). Diese Entwicklung aber liefert das kurfürstliche Land der preußischen Regierung in wirtschaftlicher Hinsicht aus. Außerdem beharren die andern Ruhrstaaten auf ihrem Widerspruch; durch Gewährung der Konzession zerfällt der Kurfürst mit ihnen.

Am 1. Dezember kam es zu einer gemeinsamen Sitzung der Vertreter des Geheimen Rats und der Hofkammer. Man einigte sich dahin, dem Kurfürsten von der Gewährung der Konzession abzuraten, weil die Schiffahrt der preußischen Macht Tor und Tür öffne.

Der Vertreter der Hofkammer scheint nachgegeben zu haben; er hat das Sitzungsprotokoll mit dem schließlichen Beschluß ohne

[1]) Kabinettsordre Schwetzingen, 13. August 1766.

[2]) Danach scheint die Preisermäßigung, die die bergische Regierung bei den Mülheimern durchgesetzt hatte, nicht bedeutend gewesen zu sein.

[3]) Daß die Ruhrschiffahrt sich nicht lange auf wenige Waren beschränken würde, darin hatte Robertz Recht, wie die spätere Entwickelung zeigt.

Gegenerklärung unterzeichnet. Mit einem Berichte wurden alle einschlägigen Akten an den Kurfürsten gesandt[1]).

Als bis Anfang Dezember noch keine Antwort der pfälzischen Regierung eingegangen war, brachte Hertzberg auf Hagens Ansuchen hin den Mannheimer Räten das preußische Schreiben vom 8. Juli in sehr höflicher Weise in Erinnerung[2]).

Im Februar 1767 wurden die Unternehmer von Düsseldorf aus abermals abschlägig beschieden. Neue Vorstellungen Hovens bei der Hofkammer blieben fruchtlos; er erfuhr auch keine Gründe für die Abweisung. Ein Referent der Hofkammer sagte ihm nur, daß „die Mülheimer Partei, ohne hinlänglichen Grund, wie seine Relation bezeugen müsse, dawider sei und dabei gar zu stark sei".

Diese Angabe könnte darauf hindeuten, daß in Düsseldorf die Rücksicht auf die Mülheimer den Ausschlag gegeben hat. Sie tritt aber unter den Gründen, die Robertz gegen die Schiffahrt anführte, nirgends hervor. Allerdings sind manche davon so wenig stichhaltig, daß sie gemacht erscheinen. Es bedeutete doch z. B. nichts, wenn durch die Gewährung der Konzession sich die Beziehungen des Kurfürsten zu den kleinen Ruhrstaaten trübten. Auch ignorierte Robertz gänzlich Hovens große Zugeständnisse. Aber er arbeitete nicht im Interesse der Mülheimer, sondern wollte ihr Monopol brechen. Dasselbe Gutachten, das dem Kurfürsten von der Konzession abriet, empfahl den Bau einer Chaussee von Düsseldorf über Ratingen zur Ruhr, um einen direkten Transport der Kohlen zu ermöglichen und Mülheim zu vermeiden.

Mißtrauen gegen die preußische Wirtschaftspolitik hat in Düsseldorf und sicher auch in Mannheim[3]) den Ausschlag gegeben. Selbst die dem Unternehmen geneigte Hofkammer konnte es nicht unterdrücken. Eisenwaren und Kohlen waren Hauptprodukte des Herzogtums Berg wie der Grafschaft Mark; man fürchtete, daß Preußen, durch die Ruhrschiffahrt im Besitz einer Ausgangspforte für die märkischen Produkte, durch allerhand kleine und große Maßregeln ihnen den Markt erobern würde. Nach der bisherigen Politik

---

[1]) Am 1. Dezember 1766. Hiermit brechen die bergischen Akten vorläufig ab; eine Antwort des Kurfürsten ist nicht vorhanden. Für das Folgende sind wir allein auf die Akten des General-Direktoriums angewiesen.

[2]) Schreiben datiert Berlin, 10. Dezember 1766.

[3]) Die entscheidende Kabinettsordre des Kurfürsten ist nicht erhalten.

Preußens war es nicht zu erwarten, daß es die günstige Lage seiner Territorien unbenutzt ließe: ihm gehörte die Mündung der Ruhr — und damit war es Herr des ganzen Flusses; zwischen Berg und Holland lag preußisches Gebiet, vom Rhein durchflossen, der die bergische Ausfuhrstraße war.

Außerdem dürfen wir nicht übersehen, daß in den ersten Jahren nach dem Hubertusburger Frieden eine Spannung zwischen den Höfen Berlin und Mannheim bestand. König Friedrich war sehr verstimmt über das „undankbare" Verhalten[1]) des Kurfürsten während des siebenjährigen Krieges. Gerade im Jahre 1766 hatte die Spannung ihren Höhepunkt erreicht: Vom Reichskammergericht war dem Kurfürsten von der Pfalz die Stadt Kaiserswerth mit ihrem Rheinzoll, die das Erzstift Köln in Besitz hatte, zugesprochen und dem Könige von Preußen als Direktor des westfälischen Kreises die Exekution aufgetragen worden[2]). Friedrich aber zog die Sache in die Länge zugunsten des Kölner Erzbischofs[3]). Der Ärger darüber wird nicht zum geringsten Teile in Mannheim die Entscheidung gegen die Ruhrschiffahrt veranlaßt haben.

Hoven wollte noch einmal den König um Hilfe bitten; nach seiner Angabe hinderte ihn daran eine königliche Kommission, die Streitigkeiten zwischen Stadt und Abtei Werden beizulegen, damals zusammengetreten war[4]).

Das auswärtige Departement in Berlin blieb trotz seines Erinnerungsschreibens ohne jede Antwort und ließ es dabei bewenden.

---

[1]) Vgl. Politische Korrespondenz Friedrich des Großen, XXIV, Nr. 15422.

[2]) Vgl. ibid. XXV, Nr. 15918.

[3]) Vgl. S. 76.

[4]) Dieser Streit zwischen Stadt und Abtei Werden ist wahrscheinlich derselbe, von dem Joh. Jak. Moser in seinem Reichs-Staats-Handbuch (Frankfurt und Leipzig 1769) Teil II Seite 212 berichtet. Er fiel in das Jahr 1768 (Hovens Eingabe, in der er die abermalige Abweisung erzählt, ist vom 7. Februar 1768) und hatte die Benutzung eines Tores in der Stadtmauer hinter der Abtei zum Gegenstand. Es kam dabei — auf welche Weise, ist nicht ersichtlich — zu Aufsehen erregenden Zwischenfällen: aus dem Kloster wurde auf eine kleinere preußische Truppenabteilung gefeuert. Der König sandte darauf eine Untersuchungskommission nach Werden, und die Sache wurde beigelegt. Doch weist dieser Vorfall auf das gespannte Verhältnis hin, das zwischen der Abtei und ihrem preußischen Schutzherrn bestand. Wir werden weiter unten noch darauf zurückkommen.

Es könnte auffallen, daß Hagen, der so eifrig für das Unternehmen eingetreten war, den Mißerfolg ruhig hinnahm. Doch ihm eröffnete sich ein neuer Ausweg, der die Verwirklichung der märkischen Kohlenausfuhr und die Versorgung des Herzogtums Cleve zu leisten versprach, ohne daß so mannigfache Schwierigkeiten, wie bei der Ruhrschiffahrt, zu überwinden waren.

IV.

Die Einrichtung des Kohlentransportes auf der Ruhr.

§ 1. Landtransport der Kohlen nach der Lippe. Das Projekt des Freiherrn von König. Verhandlungen der clevischen Kammer mit Elsbruch & Co.

Die zweite natürliche Verbindung der Grafschaft Mark mit dem Herzogtum Cleve war die Lippe. Etwas unterhalb des Ortes Dorsten, nicht weit von der münsterschen Stadt Gahlen, überschritt sie die cleve-münstersche Grenze[1]). Bis Gahlen wurde der Fluß einen guten Teil des Jahres über mit flachen Kähnen befahren. Bei den großen Schwierigkeiten, die sich der Ruhrschiffahrt entgegenstellten, trat der Plan hervor, die Lippe als Ausfuhrstraße für die märkischen Kohlen zu benutzen und diese bis Gahlen zu Lande zu transportieren[2]).

Im Juni 1766 gewann Hagen die Zustimmung des Königs zu diesem Plan und sandte den Geheimen Finanzrat Reichardt nach der Grafschaft, die ersten Einrichtungen zu besorgen.

Reichardt mittelte den Kohlenbedarf von Cleve, Meurs und Geldern auf 110000 Gang (etwa 150000 Zentner) aus. Er errichtete bei Dorsten, auf clevischem Boden, eine Niederlage, in die obiges Quantum jährlich angefahren werden sollte. Der Landtransport wurde kontraktlich dem märkischen Gewerken Müser übertragen. Die Kohlen passierten zwischen der Grafschaft und Dorsten

---

[1]) Vgl. S. 13 und 14.

[2]) Für das Folgende kommen hauptsächlich die Berichte Krügers und des Frhr. von Stein in Betracht; vgl. Einleitung S. 3.

Essensches und Kölnisches[1]) Gebiet. Die Kosten für die Instandsetzung der Wege und Brücken berechnete man auf 19000 Taler.

Diese Summe wurde auf den Kredit der königlichen märkischen Bergkasse geliehen. Mit dem Überschuß aus dem Kohlenverkauf — man hoffte auf 300 Taler jährlich — sollte die Anleihe amortisiert werden. Das ist der Ursprung der späteren Kohlen-Niederlagekasse, die für die Ruhrschiffahrt sehr wichtig werden sollte.

Man dachte in diesem Zusammenhange wieder daran, die Lippe zu kanalisieren. Der anfängliche Widerstand des Erzstiftes Köln gegen das Projekt wurde schnell überwunden. Hertzberg und Finckenstein benutzten[2]) die vom Reichskammergericht Preußen übertragene Exekution[3]) des Urteils über Kaiserswerth, um mit Köln eine günstige Lippe-Konvention abzuschließen, wofür die Exekution verzögert wurde. Man mußte aber schließlich doch von dem Projekt abstehen, zum Teil deshalb, weil Köln die eingegangenen Verpflichtungen nicht hielt[4]).

Die Einfuhr fremder Kohlen nach Cleve, Meurs und Geldern wurde verboten[5]).

Mit den besten Hoffnungen reiste Reichardt nach Berlin zurück. Aber sie erfüllten sich nicht. Die Wege blieben in so schlechtem Zustande, daß Müser nicht genug Kohlen anfahren konnte. Vom September 1767 bis März 1768 weilte Reichardt wieder in den westlichen Provinzen. Er setzte durch, daß die Verbesserung der Wege von den zugehörigen Ämtern, Jurisdiktionen und Bauernschaften[6]) übernommen wurde. In Ruhrort wurde ein zweites Kohlendepot angelegt[7]); hierhin sollten 80000, an die Lippe aber nur noch 30000 Gang Kohlen jährlich gefahren werden. Müser übernahm den Transport.

---

[1]) Die sogenannte Veste Recklinghausen.

[2]) Vgl. Politische Korrespondenz Friedrichs des Großen, XXV, Nr. 15955.

[3]) Vgl. S. 74.

[4]) Vgl. Politische Korrespondenz Friedrichs des Großen XXVII, Nr. 16985.

[5]) Vgl. Scotti III, Nr. 1945.

[6]) So berichtet Krüger. Gemeint sind jedenfalls die königlichen Domänen, die Patrimonialherrschaften, die es allerdings in Cleve-Mark nur in kleiner Anzahl gab, und die freien Bauernschaften.

[7]) Die Anlage eines zweiten Depots könnte zunächst überraschen. Wahrscheinlich wollte man die Kohlen von vornherein mehr verteilen; Ruhrort lag näher an dem gewerbereichen Krefeld. Auch waren die Wege nach der Lippe, namentlich im Essenschen und Kölnischen Gebiet besonders schlecht.

In dieser Zeit[1]) boten sich die alten Unternehmer Hoven und Hünninghausen an, auf der Ruhr den Transport der Kohlen in das Ruhrorter Magazin zu besorgen. Daneben wollten sie Handel mit den anderen Waren treiben, die ihnen 1754 gestattet waren. Sie stellten aber die Bedingung, daß der König die Konzession zur Schiffahrt bei den Nachbarn auswirke; die Kohlenschiffe der Mülheimer in Ruhrort mit Beschlag zu belegen, bezeichneten sie als geeignetes Mittel, den Widerstand zu brechen.

Reichardt fand ihr Anerbieten gut und nützlich; die beantragten Repressalien lehnte er aber ab, weil sie die königlichen Zolleinnahmen schädigten und reichsgesetzwidrig wären[2]). Er erwartete noch immer viel von dem Landtransport nach Dorsten und Ruhrort und hielt es für überflüssig, sich in Schwierigkeiten mit den Nachbaren zu verwickeln. So bekam Hoven nicht einmal Bescheid.

Weitergehende Berücksichtigung fand das Ruhrschiffahrtsprojekt des auf Haus Clyff bei Hattingen ansässigen Freiherrn von König. Er besaß selber Kohlenbergwerke in der Nähe der Ruhr; von dem Landtransport der Kohlen erhoffte er nicht viel Nutzen. Nur von der Schiffahrt versprach er sich die Möglichkeit eines größeren Absatzes.

An den Mühlenschlachten, die das Flußbett der Ruhr durchquerten, hatten alle bisherigen Projekte nichts ändern wollen. König plante, sie wegzuräumen; dann gab nach seiner Meinung der Fluß bis zur Mündung eine gute Schiffahrtsstraße. Die zu den Schlachten gehörigen Mühlen sollten teils auf die nächsten Bäche verlegt, teils in Schiffs-[3]) oder Windmühlen verwandelt werden. Die Besitzer dachte er für den Umbau durch eine jährliche „Tantieme" schadlos zu halten, die in bestimmtem Verhältnis zu der bisher genossenen Mühlenpacht stand. Ein Passagegeld, von jedem Gang Kohlen auf der Ruhr erhoben, sollte die nötigen Mittel aufbringen, durch eine Abgabe von den übrigen Waren der Leinenpfad angelegt und erhalten werden.

---

[1]) Eingabe, datiert: Essen, 7. Februar 1768.

[2]) Die Wahlkapitulationen (Wahlkap. Josephs II. Art. VIII § 16) gestatteten gegen Zollbedrückungen die Selbsthilfe in ziemlich weitem Umfange, aber auch nur in diesem Fall, der hier nicht vorlag. Über die Auslegung des Art. VIII § 16 vgl. Joh. Ulr. von Kramer: Wetzlarische Nebenstunden Teil XII S. 1.

[3]) Schiffsmühlen schwimmen im Fluß und können vorbeifahrenden Schiffen Raum geben.

Im Oktober 1767 reichte König dieses Projekt dem Minister von Hagen ein; eine sehr entgegenkommende Antwort ersuchte ihn, sich mit Reichardt in Verbindung zu setzen.

Dieser prüfte die finanzielle Seite des Projektes und fand, daß schon bei einem geringen Passagegeld (3 Stüber für den Gang) die verschifften Kohlen in Ruhrort ebenso teuer kamen, wie die zu Lande transportierten.

Die technische Seite ließ er durch den sachverständigen Kriegsrat der clevischen Kammer, Bilgen, untersuchen. Dieser legte[1]) dar: Die Mühlenschlachten stauen das Wasser auf; werden sie weggeräumt, so ist die Ruhr während des größten Teils des Jahres, des geringen Wasserstandes wegen, überhaupt nicht zu befahren. Ja, selbst durch Schleusen, die nur mit großen Kosten zu erbauen sind, wird die Schiffbarkeit (infolge des wechselnden Wasserstandes und der reißenden Strömung des Flusses) noch nicht gut.

Damit war dem Projekte sein Urteil gesprochen. Aber König blieb, trotz der Bedenken Bilgens, bei seinem Plane. Die finanziellen Schwierigkeiten hielt er nicht für unüberwindlich; er hoffte durch eine freiwillige Subskription unter den Gewerken, die sich der Ruhrschiffahrt bedienen konnten, ansehnliche Kapitalien zusammenzubringen. Auch Hagen interessierte sich sehr für das Projekt; er ließ neue Untersuchungen anstellen. Aber alle Sachverständigen sprachen sich dagegen aus. Bilgen ging so weit, daß er selbst eine Kanalisation der Ruhr durch Schleusenbauten nicht anraten wollte, einmal wegen der oben angeführten Gründe; dann aber auch, weil die Kosten so groß seien, daß zu ihrer Verzinsung und Amortisation[2]) Abgaben erhoben werden müßten, welche den Wassertransport teurer als den Landtransport machten[3]). Außerdem war der Plan, die Lippe zu kanalisieren, noch nicht aufgegeben; so erschien die viel schwierigere Kanalisierung der Ruhr fast überflüssig.

Unterdessen war Müser wiederum seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen: es fehlte ihm an Kapital. Vor allen Dingen aber war für die Verbesserung der Wege immer noch nicht Ausreichendes geschehen, obgleich allmählich mehr als 19000 Taler dafür auf-

---

[1]) Bericht, datiert: Cleve, den 5. November 1770.

[2]) Die Kosten sollten, da der Staat kein Geld hergab, durch Anleihen gedeckt werden.

[3]) Bilgens Bericht, datiert Cleve, 5. November 1770.

gewandt war[1]). Die Anordnungen Hagens bei seiner Anwesenheit in Cleve-Mark während des Jahres 1769 hatten keinen Erfolg. Die clevische Kammer war in großer Verlegenheit: das Herzogtum Cleve, dessen Bedarf noch nicht einmal durch die festgesetzten 110000 Gang gedeckt worden wäre, litt unter schwerer Kohlenteuerung. Eine Wendung zum Bessern schien einzutreten, als sich Müser mit einem reichen Kompagnon assoziierte: ein neuer Kontrakt verpflichtete ihn, 200000 Gang jährlich anzufahren. Aber er brachte auch so nur 30000 Gang zur Stelle[2]). Es fehlte an Fuhrwerken, und die Wege, die sich in der Grafschaft vielleicht verbessert hatten, waren im Essenschen und Kölnischen immer noch so schlecht wie zuvor. Die clevische Kammer mußte, um der dringendsten Not zu steuern, Landpässe[3]) auf fremde Kohlen ausstellen. Der Schmuggel blühte trotzdem.

Eine ausreichender Transport zu Lande hatte sich als unmöglich herausgestellt; damit fiel auch der Plan, die Lippe für die Ausfuhr der märkischen Kohlen zu benutzen. Eine Schiffahrt auf der Ruhr blieb als das Einzige übrig, was helfen konnte. Endgültig kam man auf sie zurück.

Der alte Plan Hünninghausens tauchte wieder auf: die Ruhr von Schlacht zu Schlacht zu befahren und dann die Kohlen umzuladen. In Werden war mit der Kohlenverschiffung ein glücklicher Anfang gemacht[4]). Der Bergwerksbesitzer Engels transportierte Kohlen von den Zechen, die größtenteils dicht am Ufer lagen, bis Kettwig auf der Ruhr; von hier ab war nur noch das rechte Ufer abteilich, das linke bergisch[5]). In Kettwig errichtete Engels ein Magazin, aus dem die Kohlen zu Lande verfahren werden sollten — ein Plan, der um so aussichtsreicher war, als die Düsseldorfer

---

[1]) Die Gesamtkosten der Wegereparaturen und der Einrichtung der Magazine beliefen sich schließlich auf 28400 Taler.

[2]) Schon im August 1770 bemerkte man, daß Müser den Anforderungen nicht nachkommen konnte.

[3]) Die Pässe gestatteten ausnahmsweise, oft nur von Fall zu Fall, die Einfuhr fremder Kohlen in bestimmter Menge.

[4]) Vgl.: „Ein Beitrag zur Geschichte der Ruhrschiffahrt" im Mallinckrodtschen Magazin für Westfalen, Jahrgang 1799. Ferner: W. Grevel: Übersicht der Geschichte des Landkreises Essen.

[5]) Vgl. S. 11.

Regierung den Bau einer Chaussee von Düsseldorf über Ratingen nach der Ruhr vorhatte. Die ersten Versuche Engels' im Frühjahr 1770 lieferten gute Resultate; der Abt verlieh ihm nicht nur das alleinige Handelsrecht mit Kohlen auf der Ruhr, sondern trat sogar als Teilhaber in sein Geschäft ein.

Das glückliche Unternehmen Engels' mag in Cleve-Mark die Ausführung des alten Hünninghausen'schen Projektes befördert haben[1]).

Zu der unumstößlichen Überzeugung von der Notwendigkeit und von der Ausführbarkeit der Ruhrschiffahrt kam in dieser Zeit noch hinzu, daß im General-Direktorium ein neues Departement entstand, das seinem Wesen nach sich ihre Verwirklichung in besonderem Maße angelegen sein ließ.

Bisher war das Bergwesen einer Provinz von dem jeweiligen Provinzial-Departement im General-Direktorium mit bearbeitet worden. Durch die Kabinettsordre vom 9. Mai 1768[2]) wurde das Real-Departement für Berg- und Hüttenwesen gegründet — eine Manifestation königlichen Willens, dem Bergwesen seiner Staaten eine gesonderte, eingehende Pflege zuzuwenden. Dies Departement mußte die Ruhrschiffahrt, ohne die eine Weiterentwicklung des märkischen Bergbaus kaum möglich war, sofort als seine Angelegenheit betrachten. Es fand ferner in der preußischen Monarchie wenige Gebiete, die für seine Betätigung solche Gelegenheit gaben, wie die westlichen Provinzen, besonders die Grafschaft Mark. Daher wurden diese Länder durch das Bergwerks-Departement dem Interesse der preußischen Zentral-Regierung wieder näher gerückt: Männer wie Hagen, und vor allen Heinitz und Stein, die so Großes für jene Provinzen getan haben, gehörten, dem Bergfach nahestehend, oder aus ihm hervorgehend, zu diesem Departement.

Der erste Minister des neuen Real-Departements war Hagen; doch nicht lange[3]); 1771 schon finden wir an seiner Stelle den Minister

---

[1]) Der Verfasser des „Beitrages zur Geschichte der Ruhrschiffahrt" im Mallinckrodtschen Magazin stellt es so dar, als ob die clevische Kammer durch Engels' Unternehmen überhaupt erst auf die Ruhr als auf einen befahrbaren Fluß aufmerksam wurde. Das ist nach allem Vorhergehenden nicht richtig. Der Engels'sche Transport wird überdies in den clevischen Akten um diese Zeit kaum erwähnt.

[2]) Vgl. Geschichte des preußischen Verwaltungsrechts von C. Bornhak, Berlin 1885, Bd. II S. 189.

[3]) Hagen starb am 6. Februar 1771. Vgl. Cosmar und Klapproth: Der königlich preußische wirkliche Geheime Staatsrat. S. 414.

von der Schulenburg[1]), der wie sein Vorgänger auch an der Spitze des Provinzial-Departements, zu dem Cleve-Mark gehörte, stand und so das Unternehmen der Ruhrschiffahrt gewissermaßen an zwei Handhaben fassen konnte.

Die Anregung ging von der Bergbehörde aus. Eine Kommission, die gerade damals in der Grafschaft Mark beschäftigt war, bestehend aus dem Geheimen Finanzrat Ernst und dem Bergrat Gerhard, befuhr im August 1770 die Ruhr und machte folgende Vorschläge.

In das Magazin an der Lippe sollte künftig nur noch ein geringes Quantum Kohlen[2]) gebracht werden, die Hauptmasse dagegen, 120000 Gang jährlich, die Ruhr hinab in das Depot nach Ruhrort. Zur Erleichterung des Umladens an den Schlachten wurde der Bau von Kranen vorgesehen. Die Kosten der Maschinen und der nötigen flachen Schiffe schlug die Kommission auf 23992 Taler an; sie hoffte den Kohlenpreis von 34 Stübern auf 21 für den Gang herabzumindern und einen jährlichen Gewinn von 4262 Talern für die königliche Bergkasse zu erhalten. Auch die Erleichterung der Ausfuhr anderer märkischer Produkte und der Einfuhr holländischer Waren betonte der Bericht.

Das Bergamt in Hagen hatte Bedenken: es hielt die märkische Produktion für eine solche Kohlenausfuhr nicht leistungsfähig genug und beanstandete die finanziellen Angaben des Projekts. Vor allem aber fürchtete es, daß die Schiffahrt die Ausfuhr der billigen Essenschen und Werdenschen Kohlen zum Schaden der märkischen befördern würde.

Das General-Direktorium entschied sich für die Vorschläge Ernst's und Gerhard's. Es traute der Güte der märkischen Kohle zu, daß sie erfolgreich mit den billigeren ausländischen konkurrieren konnten. Man wagte. Die Ruhrschiffahrt war eben eine Notwendigkeit geworden.

Aber aus den Staatskassen wurde für die Schiffahrt nichts bewilligt. Die clevische Kammer sollte wieder Unternehmer suchen.

Binnen kurzem meldeten sich der uns bekannte v. Hoven, die

---

[1]) Graf Schulenburg-Kehnert ist sein voller Name.

[2]) Die Zahl ist nicht genau zu ermitteln, sie wurde schließlich auf 30000 Gang festgesetzt.

Zollbeseher[1]) van Elsbruch und Kastanien und der Schiffer Borgemeister. Die Forderungen Hovens erschienen der Kammer unannehmbar; mit den drei letzten aber, die sich zu einer Gesellschaft vereinigten (Elsbruch und Co.), kam sie sehr bald ins Reine.

Die bisherigen Unternehmungen waren rein privater Natur; das neue war mehr ein königliches Unternehmen. Elsbruch und Co. wurden gewissermaßen königliche Spediteure. Infolgedessen brauchten sie sich um den Widerstand oder die Zustimmung der Nachbarstaaten nicht zu kümmern; der Schiffahrt freie Bahn zu schaffen, war von vornherein Sache des Königs. Damit wuchsen die Aussichten auf endliches Gelingen außerordentlich.

Die Unternehmer übernahmen alle Kosten der Anlage[2]). Sie erhielten dafür allein das Recht, Kohlen auf der Ruhr zu verschiffen. Der Transport anderer Waren wurde ihnen nicht verboten[3]), doch bekamen sie hierfür kein Privileg. Allen Schaden[4]) hatten sie zu ersetzen. Den Leinpfad sollten sie ebenfalls auf eigene Kosten anlegen, für seinen Gebrauch aber nichts bezahlen.

Was den Transport anlangte, so kauften die Unternehmer dem königlichen Bergamte jeden Gang Kohlen mit 5½ Stüber an den Zechen ab und bezahlten außerdem noch die Anfuhr an die Ruhr (etwa 2 Stbr. für den Gang). Der Wassertransport wurde mit 12½ Stüber vergütet, so daß also der Gang Kohlen in Ruhrort auf 20 Stüber zu stehen kam. Den Verkaufspreis setzte

[1]) Die Zollbeseher waren Sachverständige, die an den Zollstätten zur Prüfung der Waren (z. B.: der Kohlen nach ihrer Herkunft) hinzugezogen wurden. Sie scheinen nicht so den Charakter von Beamten als von Privatleuten gehabt zu haben. van Elsbruch war Zollbeseher in Ruhrort, Kastanien in Schenkenschanz.

[2]) Doch sollten die Unternehmer einen Vorschuß von 2000—5000 Taler auf einige Monate zu 5% Zinsen erhalten.

[3]) Danach könnte es scheinen, als ob man damals schon mit dem Gedanken der allgemeinen Schiffahrt umging. Indessen ist das mindestens im Hinblick auf das General-Direktorium abzulehnen. Jedenfalls ist diese Bestimmung auf Wunsch der Unternehmer aufgenommen worden. Das General-Direktorium — soviel ist sicher — begnügte sich zunächst damit, den Kohlentransport durchzusetzen, und war einer Schiffahrt für alle Waren fürs erste noch abgeneigt. Den Kohlentransport durchzusetzen, nahm es auf sich; den Transport der anderen Waren durchzubringen, wurde den Bemühungen der Unternehmer überlassen.

[4]) Bei dieser Forderung dachte man besonders an die Beschädigung der Schlachten, die beim Umladen der Kohlen leicht vorkommen konnte. Um Ersatz für Ausfall in den Zolleinnahmen handelt es sich hier nicht.

die Kammer fest[1]). Was über 20 Stüber einkam, fiel der königlichen Kasse zu[2]). Im ersten Jahr sollten 120 000 Ringel[3]), später 200 000 Gang und mehr in das Ruhrorter Magazin transportiert werden. Bei Absatz ins Ausland, namentlich nach Holland, entrichteten die Unternehmer von jedem Gang einen Stüber an den König[4]).

Die Dauer des Kontraktes betrug 20 Jahre[5]).

Die Verhandlungen der clevischen Kammer mit Elsbruch und Co. wurden schon Ende Oktober 1770 abgeschlossen; sie währten nicht länger als anderthalb Monate. 1754 waren dazu zwei Jahre nötig gewesen. Allerdings bekamen damals die Unternehmer ein Privileg auf mehrere Waren, 1770 nur auf Kohlen.

Das General-Direktorium genehmigte diesen Kontrakt; die Vollziehung durch den König schob es jedoch noch hinaus. Man wollte erst sehen, wie die Kohlen den Transport, das häufige Umladen, überdauerten, besonders aber, wie sich die Nachbarstaaten zu dem Unternehmen stellten.

Die Kammer ging sogleich mit der Tat vor: sie wies die Unternehmer an, eine Probefahrt zu machen.

Engels, der sich mit Elsbruch und Co. von vornherein ins beste Einvernehmen gesetzt hatte, lieh ihnen ein kleines Schiff. Eine Ausdehnung der Schiffahrt bis Mülheim und weiter gab ihm die Möglichkeit, Werdensche Kohlen nach Holland zu bringen; niemand

---

1) Wohl auf 22—23 Stüber für den Gang.

2) Diese Bestimmung besonders, die den Gewinn der Gesellschaft ein für allemal festsetzte und den Überschuß über 20 Stüber der königlichen Kasse zuwies, gab dem Transport den Charakter eines königlichen Unternehmens.

3) Ein Ringel = 75 kg, also nicht sehr verschieden von einem Gang, der 146—150 Pfd. hatte.

4) Für den Absatz ins Ausland (Holland) scheint die Kammer keinen Preis festgesetzt zu haben; da verkaufte die Gesellschaft wahrscheinlich ganz auf eigene Gefahr und Gewinn, so daß in dieser Hinsicht das Unternehmen ein privates war.

5) Von anderen Bestimmungen des Kontraktes sind noch bemerkenswert: Kriegsjahre galten nicht als Kontraktsjahre. Die Angestellten der Unternehmer waren von der Werbung frei; war jemand in der Trunkenheit von den Werbern verpflichtet worden, so sollte das rückgängig gemacht werden. Die Grafschaft Mark war nicht ganz, wie das Herzogtum Cleve, sondern nur teilweise (die industriellen und handeltreibenden Gebiete) von Werbung und Enrollierung gegen eine hohe Abgabe in die Rekrutenkasse befreit.

konnte die Kohlen so billig liefern wie er, weil im Werdenschen die Kohlenbänke so nahe, wie fast nirgends, an die Ruhr traten.

In Cleve sah man Engels' Kohlentransport mit scheelen Blicken an; man hätte ihn gern unterdrückt. Es ging aber nicht an, weil, wie die Kammer in einem Berichte[1]) an das General-Direktorium bedauernd sagte, preußisches Gebiet von ihm nicht berührt wurde.

Anfang November 1770 schickte sich der Schiffer Brockhoff im Auftrage der Unternehmer zur Probefahrt ruhrabwärts an.

§ 2. Die Zustimmung der Nachbarstaaten zum Kohlentransport auf der Ruhr.

Mit größtem Vergnügen hatte man in Düsseldorf die Mißerfolge des Landtransportes nach der Lippe bemerkt; argwöhnisch verfolgte man die neuen Vorgänge[2]).

Im Jahre 1770 verlieh der Abt von Werden einem Unternehmer Koch ein Privileg, Werdenschen Kalk die Ruhr hinab nach Duisburg zu verschiffen. Koch suchte in Düsseldorf gleichfalls eine Konzession nach, wurde aber glatt abgewiesen. Robertz fürchtete, hinter dem Koch'schen Unternehmen stände die clevische Kammer. Man schlug vor, den Abt von Werden durch Repressalien an seinen bergischen Besitzungen zur Zurücknahme des Privilegs zu zwingen[3]).

Um gegen alles gewappnet zu sein, verfügte Graf Goldstein, der Nachfolger des Grafen Schaesberg in der Statthalter- und Kanzler-Würde, kein Schiff, das nicht kurfürstlichen Passage-Schein hätte, auf der Ruhr vorbeifahren zu lassen, sondern es mit Beschlag zu belegen.

Dieser Befehl erging[4]) an den Freiherrn von Nesselrode auf Haus Hugenpot und an den Amtmann der Herrschaft[5]) Broich. Die

---

[1]) Datiert: Cleve, den 3. Januar 1771,

[2]) Am 6. November 1770 erteilte der Geheime Rat an Sachverständige den Auftrag, die Ruhr, wie es einst Henning getan habe, zu untersuchen. Jedenfalls wünschte man für die kommenden Ereignisse genauere Kenntnisse über den Fluß zu besitzen; denn eine Schiffahrt oberhalb Mülheims anzulegen plante man nicht.

[3]) Es ist nicht dazu gekommen. Doch dieser Vorschlag zeigt, daß die bergische Wirtschaftspolitik kleineren Nachbarn gegenüber ähnlich zu verfahren geneigt war wie die preußische.

[4]) Wahrscheinlich am 6. November 1770.

[5]) Im Herzogtum Berg bestanden neben den Ämtern noch andere Bezirke, adligen Herren gehörig, sogenannte Herrschaften. Eine solche war z. B.

Besitzungen des ersteren begannen ein wenig unterhalb Kettwig auf dem linken bergischen Ufer der Ruhr.

Als daher Brockhoff mit seinem Kahn, unbehelligt im Essenschen und Werdenschen Gebiet, sich näherte, wurde ihm die Weiterfahrt unter Androhung der Beschlagnahme seines Schiffes verwehrt. Brockhoff machte bei Kettwig halt.

Die clevische Kammer beschwerte sich sofort in einem durch Estaffette gesandten Schreiben[1]) bei dem Grafen von Goldstein und drohte, bei Arretierung des Brockhoffschen Nachens die Mülheimer Kohlenschiffe in Ruhrort gleichfalls mit Beschlag zu belegen.

Brockhoff wurde von der Kammer angewiesen, weiterzufahren. Er tat es, doch wohlweislich nur mit dem achten Teil seiner anfänglichen Ladung, der nicht der Rede wert war.

Die Antwort aus Düsseldorf hielt das Verbot der Weiterfahrt aufrecht[2]). Als Brockhoff sie versuchte, wurde sein Kahn von Leuten Nesselrodes ans Land gezogen; die Schiffer selbst gingen ungehindert davon.

Nesselrode bekam aus Düsseldorf die Weisung, Schiff und Ladung auf Verlangen des Besitzers sofort freizugeben. Er teilte darauf Brockhoff mit, daß er seine Habe jederzeit abholen könnte.

In Ruhrort wurden durch den königlichen Zolldirektor de Beauretour[3]) auf Veranlassung der Kammer alle Mülheimischen Kohlenschiffe mit Beschlag belegt; er sollte nicht eher aufgehoben werden, als bis der märkische Kahn freie Passage hatte. Die Düsseldorfer Regierung erhielt davon umgehend Nachricht[4]).

---

die Herrschaft Hardenberg, dem Freiherrn v. Wendt gehörig; auch Nesselrode war Inhaber einer solchen Herrschaft; ebenso der Prinz Georg von Hessen-Darmstadt, in Broich. Doch scheint diese Herrschaft selbständiger gewesen zu sein, als die anderen. Vgl. O. v. **Mülmann**, Statistik des Regierungsbezirks Düsseldorf, Bd. 1 S. 234. Nach einer Notiz in einem Referate des Geheimen Rates Knapp ist Hugenpot, die Besitzung Nesselrodes, erst im Anfang des 18. Jahrhunderts zur Herrschaft erhoben worden; vordem war es Rittersitz.

[1]) Datiert Cleve, 12. November 1770.

[2]) Datiert: Düsseldorf 16. November 1770.

[3]) Auch in Cleve-Mark war seit Einführung der Regie die Zollverwaltung in den Händen französischer Beamter. Vgl. v. **Beguelin**: Akzise und Zollverwaltung in den preußischen Staaten. S. 121.

[4]) Schreiben, datiert Cleve, 19. November 1770.

Die clevische Kammer hatte ganz auf eigene Verantwortung gehandelt; sie war noch viel weiter gegangen als 1754. Wie damals fand auch jetzt die Ruhrschiffahrt in dem Präsidenten — es war von Ostau — einen energischen Förderer; neben ihm in dem Kriegsrat Bernuth. Bilgen hielt sich zurück; er scheint zu dem umständlichen Wassertransport nicht viel Vertrauen gehabt zu haben.

Ostau wußte, daß er jetzt an dem General-Direktorium einen festen Rückhalt hatte; so war er bis zu Repressalien vorgeschritten. Aber er glaubte nicht, daß sie allein schon den gewünschten Erfolg haben würden, und empfahl deshalb in seinem Bericht, von Berlin aus bei der kurfürstlichen Regierung vorstellig zu werden.

Das General-Direktorium billigte das Vorgehen der Kammer und ersuchte das Kabinettsministerium, bei dem Geheimen Rate in Mannheim den ungehinderten Transport märkischer Kohlen auf der Ruhr und die Freigabe des Brockhoffschen Kahnes — man wußte in Cleve nicht, daß seine Abholung freistand — zu erwirken[1]). Besonders hervorgehoben wurde: Die Mülheimer genießen seit langen Jahren ungehinderte Schiffahrt mit freier Benutzung des Leinpfades im clevischen Territorium. Die Wahlkapitulationen Karls VII. (Art. VIII § 7) verbieten, die Schiffbarmachung eines in den Rhein fließenden Flusses zu hindern.

Am 3. Dezember 1770 erging ein Schreiben dieses Inhalts nach Mannheim.

In Düsseldorf wich sehr bald die anfängliche Besorgnis, die durch die Nachricht von der Beschlagnahme der Mülheimer Schiffe verursacht war. Zwar hatte sich die Hauptstadt für den Winter noch nicht genügend mit Kohlen versorgt, aber man nahm an, daß Cleve gleichermaßen einer Kohlenteuerung entgegensah, wenn die Kähne nicht bei Zeiten freigegeben wurden. Der Geheimrat von Knapp — Robertz tritt für die Sache der Ruhrschiffahrt jetzt mehr in den Hintergrund — wies die Fuhrleute an, aus Mülheim Kohlen zu holen. Die Chaussee nach der Ruhr war immer noch nicht gebaut; unter dem Druck der Lage wurde der alte Plan wieder aufgenommen. Sehr zuversichtlich schrieb man an die clevische Kammer[2]), die

[1]) Schreiben des General-Direktoriums an das Kabinettsministerium vom 27. November 1770.

[2]) Datiert: Düsseldorf, den 27. November 1770.

Beschlagnahme der Mülheimer Schiffe wird dem Herzogtum Cleve eine Kohlenteuerung einbringen, und berichtete, daß Müser seiner Zeit viele tausend Wagen Kohlen in Mülheim aufgekauft habe, weil die märkische Produktion nicht ausreichte.

An der Wahrheit dieser Angabe, mindestens an der hohen Zahl, ist zu zweifeln[1]); besser aber, als durch diese Entdeckung konnte die clevische Kammer, die über dem Absatz ihrer Kohlen so eifersüchtig wachte, nicht getroffen werden[2]).

Zugleich mit dem Schreiben an die Kammer ging ein Bericht an den Kurfürsten ab: aus den alten Gründen wurde von jeder Nachgiebigkeit abgeraten.

Eine andere Nachricht mußte der Düsseldorfer Regierung noch mehr das Rückgrat stärken. Ein pfälzischer Präsident M. Hasenbach hatte eine halbe Stunde lang in Cleve die Akten der Kammer über die Ruhrschiffahrt einsehen können. Er meldete unter anderm, daß der Kontrakt mit Elsbruch und Ko. vom Könige noch nicht vollzogen sei, daß die Kammer die Repressalien eigenmächtig veranlaßt habe. Es ist oft vorgekommen, fügte der Spion hinzu und belegte es mit einem Beispiel[3]), que la chambre est contrecarrée à Berlin.

Und auch dieses Mal sollte es so kommen.

Das Departement für Akzise und Zollsachen unter dem Minister von Horst[4]) war verstimmt, weil infolge der Beschlagnahme der Kohlenschiffe die Ruhrorter Zolleinnahmen nicht in gewohnter Höhe eingingen; dazu bemerkte es mit steigender Besorgnis die Fortschritte des Chausseebaues von Düsseldorf nach der Ruhr; es fürchtete einen ständigen Ausfall in den Ruhrorter Gefällen nach der Voll-

---

[1]) Einmal wurde Müsers Kohlentransport scharf überwacht, und dann konnte er so bedeutende Mengen ja gar nicht verfahren — Das bergische Schreiben nennt Müsers Namen nicht, nur „vorige Entrepreneurs"; doch kann damit nur Müser und sein Compagnon Nort gemeint sein; denn von Kohlentransporten der früheren Unternehmer ist nichts bekannt.

[2]) Die Sache wurde von der Kammer auch sofort untersucht.

[3]) Hasenbach erwähnte, daß eine Lotterie, die Kammer und Minister verboten hatten, vom Könige erlaubt wurde. — Hasenbachs Bericht ist datiert: Cleve, 8. Dezember 1770.

[4]) Dies Departement war 1766 dem Namen nach als viertes Departement in das General-Direktorium eingefügt worden; in Wahrheit bestand es ganz getrennt von ihm. Vgl. C. Bornhak, Geschichte des preußischen Verwaltungsrechtes, II S. 189.

endung der Straße. Die Anstrengungen, sie zu bauen, brachte es ganz richtig mit der Beschlagnahme in Verbindung und forderte deshalb von der clevischen Kammer die Freigabe der Schiffe. Die Kammer entgegnete, daß der Bau der Straße schon früher versucht, aber aufgegeben sei, weil die Kosten zu groß wurden und die Mülheimer erklärten, der Landtransport verteure die Kohlen zu sehr.

Da beschwerte sich beim Könige der Inhaber der Herrschaft Broich, Prinz Georg von Hessen-Darmstadt[1]: Nesselrode habe den Zorn der Kammer erregt; er, als unschuldiger Dritter, müsse unter der Beschlagnahme leiden[2].

Der König forderte Bericht. Minister von Horst vertrat die Interessen seines Departements, und darauf wurde durch Kabinettsordre vom 21. Dezember 1770 die Beschlagnahme der Kohlenschiffe aufgehoben.

So war nichts erreicht. Minister von Horst wurde um seine Hilfe ersucht, den Kohlentransport durchzusetzen; er lehnte ab. Aus seiner Antwort spricht großes Mißtrauen gegen die Unternehmungen der Kammer: er warf ihr vor, die hohen Kohlenpreise, die manche Fabrik nicht aufkommen ließen, über das Land gebracht zu haben. Die Kammer erwiderte, daß der Transport auf der Ruhr die ersehnte Verbilligung bringen mußte; Horst blieb bei seiner Weigerung.

Allerdings kosteten die Kohlen, die von den nächsten Zechen, den Mülheimischen und Werdenschen, zu Lande geholt wurden, nur 18½ Stüber, während die märkischen Kohlen, zu Wasser transportiert, nicht billiger als 21 Stüber für den Gang werden konnten. Insofern hat Horst Recht, wenn er eine Verteuerung der Kohlen durch die Unternehmungen der Kammer behauptet. Aber dann ging das Geld für die Kohlen eben ins Ausland, und die märkische

[1]) Die preußischen wie die bergischen Akten geben ihm den Titel Prinz; in der Literatur erhält er in der Regel den Titel Landgraf. Sein voller Name ist Georg Wilhelm; er starb 1782 als Reichsgeneralfeldmarschall-Leutnant. Die Herrschaft Broich hatte ihm, wie aus späteren Aktennotizen hervorgeht, seine Gattin zugebracht, die Tochter des früheren Besitzers, des Grafen von Leiningen-Heidesheim. Vgl. auch: Voigtel-Cohn, Stammtafeln zur Geschichte der europäischen Staaten, Tafel 122.

[2]) Mülheim gehörte zur Herrschaft Broich; außerdem scheinen unter den beschlagnahmten Schiffen einige gewesen zu sein, deren Ladung des Prinzen Eigentum war.

Produktion blieb größtenteils auf lokalen Absatz beschränkt — Umstände, die Horsts Anklagen als nicht gerecht erscheinen lassen.

Aus Mannheim war bis Ende Januar 1771 noch keine Antwort eingetroffen. Der Minister von Schulenburg drängte auf Beschleunigung der Entscheidung[1]). Das Kabinettsministerium erklärte dem pfälzischen Residenten in Berlin und der Mannheimer Regierung: eine besondere Konzession braucht für das Unternehmen nicht nachgesucht zu werden, da der König die Kohlenverschiffung vornehmen läßt; es ist kein Privatunternehmen. Wenn man den märkischen Kohlen, die für die königlichen Kollegien in Cleve usw. bestimmt sind, nicht Passage auf der Ruhr gestattet, so wird der König an den für die kurfürstlichen Kollegien und Garnison in Düsseldorf bestimmten Kohlen, die durch clevisches Territorium ihren Weg nehmen, Repressalien üben[2]).

Da die Kohlen für den Bedarf der Garnison und Kollegien zollfrei waren, wurde bei der Drohung eine Kollision mit dem Zoll-Departement vermieden.

Februar und März verging, ohne daß aus Mannheim Antwort kam. Die Klagen aus Cleve über die Kohlenteurung wurden immer lauter. Es mußte rasche Abhilfe geschaffen werden. Schulenburg und die clevische Kammer erwogen bereits, den Mülheimern bedeutende Zugeständnisse zu machen. Auch erboten sich die Unternehmer, die pfälzische Zustimmung unnötig zu machen, indem sie an der Werdenschen Seite der Ruhr entlang fuhren; allerdings bedurfte das Flußbett dort kostspieliger Vertiefungen.

Da traf, ganz unerwartet, Ende April 1771 die Zustimmung des Kurfürsten zu dem Kohlentransport auf der Ruhr ein.

Auf das erste Schreiben des Kabinettsministeriums vom 3. Dezember 1770 hatte der Kurfürst[3]) von dem Düsseldorfer Geheimen Rate ein Gutachten darüber gefordert, ob der achte Artikel der Wahlkapitulationen das Verbot eines unschädlichen Transits auf der Ruhr zulasse. Die Entscheidung wurde also auf das rechtliche Gebiet hinübergespielt.

---

[1]) Vgl. S. 81.

[2]) Am 5. Februar 1771 geschah die Erklärung an den Residenten, am 18. Februar nach Mannheim. Der Kurfürst war damals verreist; gleich nach seiner Rückkehr wurde ein neues Mahnschreiben am 16. April 1771 abgesandt.

[3]) Kabinettsordre, datiert: Mannheim 12. Februar 1771.

Das Gutachten wurde am 5. März 1771 erstattet und hatte etwa folgenden Inhalt.

Der achte Artikel ist allerdings geeignet, die preußischen Ansprüche zu stützen; es ist auch richtig, daß die Mülheimer sich freier Schiffahrt im clevischen Territorium erfreuen. Aber der geforderte Transit ist nicht unschädlich. Preußen will sich durch die Ruhrschiffahrt ein Kohlenmonopol verschaffen und übersieht dabei, daß der siebente Artikel der Wahlkapitulationen die „verhaßten“ Monopolien verbietet[1]). Es bedarf nur einer Steigerung des Ruhrorter Rheinzolls[2]), so sind die Mülheimer vom Markt verdrängt.

Sodann geht Preußen in der Auslegung des achten Artikels zu weit. Aus ihm folgt nicht, daß ein Reichsstand außerhalb seines Territoriums einen Fluß schiffbar zu machen befugt sei, oder den Nachbar zu zwingen, hergebrachte Vorteile deswegen aufzugeben. Als 1690 der betreffende Passus des achten Artikels eingefügt wurde[3]), machte gerade Kur-Brandenburg den Vorbehalt, daß solche Schiffbarmachung ohne Schädigung eines Dritten zu geschehen habe. Auch darf die Schiffahrt der Mülheimer nicht als Analogon herangezogen werden, weil die Ruhr im clevischen Gebiet schon seit langem schiffbar ist.

Der zunächst nur verlangte Kohlentransport auf der Ruhr wird sich bald zu einer allgemeinen Schiffahrt erweitern. Man darf dem gefährlichen Nachbar, dessen Beamten angewiesen sind, das in den umliegenden Ländern blühende Gewerbe und den dort bestehenden Handel ins eigene Gebiet zu ziehen, nichts nachgeben, zumal die Reichsgesetze eher gegen als für ihn sind.

[1]) Was die Wahlkapitulation unter Monopol versteht, wird heut besser mit Ring, Kartell wiedergegeben: es ist die Vereinigung des gesamten Handels mit einer oder mehreren Waren in einer oder auch in wenigen Händen.

[2]) Die Erhöhung der Zölle war reichsgesetzlich verboten; bei dem Ruhrorter Rheinzoll stand es insofern anders, als nach einem alten Brauche von der anerkannten Zollhöhe ein Drittel abgelassen wurde, so daß Preußen bei einer Erhöhung über die gebräuchliche Zollabgabe noch nicht mit den Reichsgesetzen in Konflikt kam.

[3]) Es geschah auf Antrag von Kur-Trier, das die Lahn weiter stromauf schiffbar machen wollte. Vgl. Joh. Jak. Moser: Die Wahl-Kapitulationen Kaiser Karls VII., mit Beilagen und Anmerkungen, 2. Teil, S. 285. Frankfurt a. M. 1742. Der Passus findet sich zuerst in den Wahlkapitulationen Josephs I. (Artikel 22), auf die Nebenflüsse des Rheins beschränkt. 1741 wurde die Bestimmung auf alle schiffbaren Ströme erstreckt.

Versuchen wir, das Gutachten zu würdigen, so verbot dem Wortlaut nach der siebente Paragraph des achten Artikels nur, die weitere Schiffbarmachung eines Flusses durch hemmende Wasserbauten zu vereiteln. Wird daraus das allgemeine Verbot, der Ausdehnung der Schiffahrt Hindernisse zu bereiten, entnommen — eine Verallgemeinerung, gegen die auch der Geheime Rat nicht protestierte —, so sieht man nicht ein, inwiefern Preußen in der Auslegung des Paragraphen zu weit ging. Und so ist denn auch das Gutachten, um die Berufung auf den achten Artikel als nichtig zu erweisen, in seinen Hauptpunkten genötigt, den siebenten Artikel heranzuziehen, dessen Anwendbarkeit immerhin zweifelhaft war, und dann einen Vorbehalt, der in die Wahlkapitulationen nicht aufgenommen war. Außerdem wurde dieser Vorbehalt (sine praejudicio tertii) für die Besitzer jener Wasserbauten gemacht, deren schiffahrtshindernde Aufstellung der achte Artikel verbot[1]).

Es war nicht zu bestreiten: Preußen hatte das Reichsgesetz auf seiner Seite, und diesem Bundesgenossen zu widerstehen war bedenklich, wenn er die Position eines so mächtigen Reichsstandes verstärkte. Freilich, das Mißtrauen gegen die preußische Wirtschaftspolitik war nicht geschwunden, wie aus der Anweisung an den bergischen Geheimen Rat hervorgeht, wonach er die Chaussee nach der Ruhr endlich fertigstellen sollte, damit die kurfürstlichen Länder von dem Wasserwege über Ruhrort unabhängig würden[2]). Aber die wiederholten, nachdrücklichen Schreiben Hertzbergs zeigten, daß man dieses Mal in Berlin die Sache ernst nahm.

Indessen, so sehr diese Umstände mitgewirkt haben mögen, der ausschlaggebende Einfluß auf die folgende Entscheidung des Kurfürsten wird durch eine Konstellation der großen, auswärtigen Politik ausgeübt worden sein: Österreich machte dem Kurfürsten von der Pfalz die Erbfolge in Baiern streitig[3]). Da mußte er an

---

[1]) Der Vorbehalt wurde allgemein in folgender Form ausgesprochen: „Es (das Verbot der schiffahrtshindernden Anlagen von Wasserbauten) werde hoffentlich keinen andern Verstand haben, als daß dadurch den tertiis an ihrem Posseß wegen ihrer habenden Wasser-Gebäu nichts Nachteiliges zugezogen werde.“ Vgl.: Joh. Jak. Moser: Die Wahl-Kapitulationen Kaiser Karl VII. mit Beilagen und Anmerkungen, Teil 2 S. 286.

[2]) Kabinettsordre, datiert: Mannheim, 15. April 1771.

[3]) Vgl. Politische Korrespondenz Friedrichs des Großen XXVIII, Nr. 17787.

Preußen einen Rückhalt suchen und alles vermeiden, was die Beziehungen zu diesem Staate — sie waren nicht die besten[1]) — verschlechtern konnte.

So erging[2]) nach Berlin die Zustimmung des Kurfürsten „zur Schiffbarmachung[3]) der Ruhr". Sie wurde als ein Opfer dargestellt, das man dem preußischen Nachbar bringe, weil durch die Schiffahrt mannigfacher Schaden geschehe, vor allem den Mülheimern ihr Gewerbe entzogen würde. Die Zustimmung knüpfte sich an folgende Bedingungen. Der Transport und die dazu nötigen Anlagen dürfen den bergischen Untertanen weder Schaden noch Kosten verursachen und in keiner Weise die kurfürstlichen Rechte schmälern. Jeder entstehende Schaden ist zu ersetzen. Die Handelsfreiheit soll, den Reichsgesetzen[4]) gemäß, unverkürzt bleiben. Niemand soll, der Schiffahrt wegen, mit Zollaufrichtung und Zollerhöhung benachteiligt oder direkt oder indirekt verhängt werden.

Besser als durch diese Bedingungen kann das Mißtrauen der Mannheimer Regierung kaum gekennzeichnet werden.

Hertzberg hielt jetzt alle Schwierigkeiten für gehoben. Schulenburg aber sah in den letzten Bedingungen „eine Quelle neuer Hindernisse". In der Verfügung über den Ruhrorter Zoll wollte sich das General-Direktorium nicht beschränken lassen; er war ein zu treffliches Mittel, die Konkurrenzfähigkeit der ausländischen Produkte zu verringern. Und ferner: verstand Pfalz unter Handelsfreiheit, daß den Mülheimischen Kohlen das Herzogtum Cleve offen stehen sollte, so war man dafür in Berlin nicht zu haben; man wollte sie ebenso wenig einlassen wie die Werdenschen.

---

[1]) Vgl. S. 74.

[2]) Schreiben der kurfürstlich-pfälzischen Geheimen Stats- und Konferenz-Ministri an das Kabinettsministerium, datiert: Mannheim, 5. April 1771. Während das Schreiben an den Düsseldorfer Geh. Rat vom gleichen Datum vom Kurfürsten eigenhändig unterzeichnet ist, schreiben an das Kabinettsministerium, als an die Behörde eines fremden Staates, die pfälzischen Minister.

[3]) Schiffbarmachen bedeutet nicht immer soviel wie kanalisieren, oft nur: eine Schiffahrt anlegen, die ganz primitiv sein kann.

[4]) Jedenfalls ist hier auf den siebenten Artikel der Wahlkapitulationen Karls VII. hingedeutet, der sich gegen die Vereinigung des Handels in einer oder in wenigen Händen richtet.

In einem Schreiben nach Mannheim[1]) wurde die kurfürstliche Zustimmung angenommen; auf die gestellten Bedingungen antwortete Hertzberg, nach dem Vorschlag der clevischen Kammer, mit einer dehnbaren Erklärung: da der König eine freie ungehinderte Schiffahrt auf der Ruhr reichskonstitutionsgemäß verlangt, so wird er sich hierbei zu allem willig finden lassen, was Recht und Billigkeit und die reichskonstitutionsgemäße Verfassung mit sich brächte.

So hielt man den Kurfürsten an seiner gegebenen Zustimmung fest, ohne sich an seine Bedingungen zu binden. Ja noch mehr: man pochte auf die den Reichsgesetzen gemäße freie Schiffahrt, und war entschlossen die billigen Werdenschen Kohlen nicht über das abteiliche Gebiet herauskommen zu lassen[2]).

Die Mannheimer Regierung hat auf diese Erklärung nichts erwidert.

Der beschlagnahmte Nachen lag noch bis Mitte Juni 1771 auf dem Ufer Nesselrodes; dann holte Engels sein Eigentum zurück[3]).

Nach der Zustimmung des Kurfürsten zur Schiffahrt widerstanden auch Essen und Werden nicht mehr. Sie gaben nach, und die preußische Regierung machte nicht viel Aufhebens davon.

So war das Haupthindernis, an dem das Unternehmen der Ruhrschiffahrt schon dreimal gescheitert war, beseitigt. Jetzt erst schloß die clevische Kammer endgültig mit Elsbruch u. Co. ab[4]). Im August 1771 wurde der Kontrakt mit den „Kohlen-Verschiffung-Entrepreneurs" vom Könige vollzogen.

§ 3. Die Regulierung des Leinpfades.

In Düsseldorf rief die Entscheidung des Kurfürsten große Erregung hervor. Robertz wollte sofort dagegen vorstellig werden, „die gefährlichen Folgen" aufweisen. Knapp hielt das für nutzlos.

---

[1]) Datiert: Berlin, 4. Juni 1771.

[2]) Schreiben Schulenburgs an das Kabinettsministerium v. 20. Mai 1771.

[3]) Hertzberg hatte noch im Schreiben vom 16. April an die Freigabe des Nachens gemahnt, der Kurfürst sie mehrmals anbefohlen. Als der Düsseldorfer Geheime Rat meldete, daß die Abholung des Kahnes seit einem halben Jahr schon freistünde, befahl der Kurfürst, dies dem Besitzer anzuzeigen. Das geschah; darauf holte Engels sein Eigentum zurück.

[4]) Am 17. Juni 1771.

Durch den Bericht eines Ingenieurs Wauters darauf gebracht, dachte er, die Schiffahrt indirekt zu vereiteln.

Bei Kettwig wurde die Ruhr durch eine Insel in zwei Arme geteilt, von denen der linke, bergische allein für die Schiffahrt tauglich war. Hier spülte die starke Strömung das Ufer ab. Unter dem Vorwande der Uferbefestigung sollte dieser Arm durch eine Kribbe versperrt werden.

Die Billigung des Planes wurde sofort beim Kurfürsten nachgesucht[1]), und der durch die Schiffahrt drohende Schaden — es waren immer noch die alten Besorgnisse — aufs neue in grellen Farben gemalt. Als sich dann die Essener Kanzlei nach den Bedingungen der kurfürstlichen Zustimmung erkundigte, ob etwa Entschädigungen für den Ausfall in Landzoll-Einnahmen festgesetzt seien, nahm Robertz sofort daran Anlaß, dem Kurfürsten die allseitig entstehenden Schwierigkeiten darzustellen und von der Schiffahrt wieder abzumahnen[2]).

Allen diesen Intriguen machte das energische Vorgehen der cleveschen Kammer ein Ende.

Die zugestandene Schiffahrt bedurfte zu ihrer Ausführung des Leinpfads.

Am Ufer eines jeden schiffbaren Flusses ist ein Pfad dem öffentlichen Gebrauche freigelassen[3]), von dem aus die Schiffe stromauf, oder bei starkem widrigen Winde auch stromab gezogen werden können. Das alte deutsche Recht rechnete diesen Leinpfad zu den Regalien[4]), was sich besonders in einer landesherrlichen Aufsicht äußerte, die den Pfad für den öffentlichen Verkehr in gutem Zustande halten ließ.

Das General-Direktorium übertrug die Rechtsverhältnisse, wie sie an schiffbaren Flüssen bestanden, auf die Ruhr, die erst schiffbar gemacht werden sollte: der Uferstreifen, der dort seit alter Zeit dem öffentlichen Gebrauche überlassen war, sollte hier mit einem Male gleicherweise freigegeben werden, ohne daß dafür eine Entschädigung

---

[1]) Bericht vom 7. Mai 1771.

[2]) Anfang Juni 1771.

[3]) Vgl. v. Cancrin: Abhandlungen von dem Wasserrecht, vornehmlich dem deutschen. Abhandl. 14 § 29. Cocceji: Juris publici prudentia § 40, pag. 420.

[4]) Über die heutige Rechtsanschauung vgl. K. Schenkel: Artikel „Leinpfad" in Holtzendorffs Rechtslexikon.

bewilligt wurde[1]). Bei der Ruhr, wo die Schiffe der starken Strömung wegen mit Pferden gezogen werden mußten, bedurfte man eines ziemlich breiten Leinpfades. Auf den vielen unkultivierten Uferstücken[2]) stand seiner Einrichtung nichts entgegen; sobald er aber, was sich vielfach nicht vermeiden ließ, nutzbare Ländereien berührte, war der Widerstand der Grundbesitzer gegen die unentgeltliche Hergabe des nötigen Landes zu erwarten. Deshalb bat die clevische Kammer das General-Direktorium, durch das Kabinettsministerium auf die einzelnen Landesregierungen einzuwirken.

Ende Juli 1771 ersuchte sie selber die Regierungen in Essen, Werden, Düsseldorf und Broich, einen Kommissar zu ernennen, der zusammen mit dem preußischen den Leinpfad in dem jeweiligen Gebiete festlegen sollte.

Um jedem Widerstand vorzubeugen, erging dieselbe Aufforderung auch auf diplomatischem Wege von Berlin aus nach Mannheim[3]) und durch den Kreis-Direktorialrat von Emminghaus[4]) nach Essen und Werden.

Die bergische Hofkammer war für die vorgeschlagene Konferenz. Sie hatte schon früher[5]) ihre Meinung dahin zusammengefaßt, durch ein gütliches Abkommen mit Preußen alle Waren, außer Kohlen, von der Ruhr auszuschließen; der Kohlentransport allein könnte nicht Schaden, sondern eher Nutzen bringen[6]).

---

[1]) Über diese Auffassung vgl. weiter unten S. 157 ff.

[2]) Weiter oberhalb und etwa von Mülheim abwärts lagen jedoch an der Ruhr sehr viel kultivierte Ländereien; auf der Strecke von Steele bis Mülheim treten die Gebirge sehr nahe an den Fluß, so daß wohl nicht allzuviel Raum zu Wiesen und dergleichen bleibt.

[3]) Datiert Berlin, 13. August 1771.

[4]) Emminghaus scheint der preußische Vertreter in den Direktorial-Angelegenheiten des westfälischen Kreises gewesen zu sein. Der König war als Landesherr von Cleve-Mark Stand dieses Kreises und wechselte im Direktorium desselben mit dem Bischof von Münster und dem pfälzischen Kurfürsten als Herzog von Jülich ab. Der Wohnsitz Emminghaus' ist nicht zu ermitteln, seine Berichte kommen aus Köln a. Rh. und aus Aachen. Wir haben hier ein Beispiel, daß die Kreisbeamten auch in Angelegenheiten, die mit denen des Kreises nichts zu tun hatten, verwandt wurden.

[5]) Gutachten vom 4. April 1771.

[6]) Es deutet manches darauf hin, daß die Mülheimer, wenigstens für das Herzogtum Berg, sehr in ihren Kohlenpreisen heruntergegangen waren.

Eine Antwort, die der clevischen Kammer die Ernennung eines bergischen Kommissars mitteilte[1]), war schon aufgesetzt, als sie auf Veranlassung des Grafen Goldstein zurückgehalten wurde[2]); der Statthalter war der Ansicht, daß die Schiffahrt, die ja nur Kohlen die Ruhr hinab transportieren sollte, keines Leinpfades bedürfe. Doch dieser haltlose Einwand allein — wie sollten die leeren Schiffe ohne Leinpfad wieder heraufgebracht werden? — genügte den Räten nicht, um die Ablehnung des clevischen Antrages zu rechtfertigen. Man forderte von dem Freiherrn von Nesselrode und den Amtmännern an der Ruhr Gutachten über die Leinpfad-Anlage[3]).

Es ist klar, der Geheime Rat war der Sitz des Widerstandes gegen die Ruhrschiffahrt; er suchte sie auch jetzt noch um jeden Preis zu hintertreiben, obgleich der Kurfürst sich dafür entschieden hatte.

Sehr gut kamen dem Geheimen Rate dabei Ansprüche zu Paß, die von Nesselrode und dem Prinzen Georg, als Besitzer der Herrschaft Broich, erhoben wurden.

Nesselrode beanspruchte für sich das alleinige Schiffahrtsrecht auf der Ruhr von Kettwig bis Saarn[4]) und infolgedessen das Recht, jedes Schiff, das dort ohne seine Erlaubnis fuhr, zu konfiszieren. Den märkischen Kohlentransport wollte er nur gegen Entrichtung einer entsprechenden Abgabe von jedem Schiff passieren lassen.

Die Herrschaft Broich besaß eine Zollgerechtsame auf der Ruhr. Außerdem erhob sie von den Waren, die ihr Gebiet berührten, ein „Platzgeld"[5]). Prinz Georg erklärte in einem

[1]) Datiert 31. Juli 1771. Geheimrat Knapp und Ingenieur Wauters bekamen sogar schon den Auftrag, sich die Ufer der Ruhr auf die Anlage eines Leinpfades hin anzusehen, und Knapp formulierte kurz die Bedingungen, unter denen die Anlage des Leinpfades gestattet werden sollte. Knapp war zum Kommissar für die Konferenz ausersehen.

[2]) Die Zurückhaltung des Schreibens erfolgte in den ersten Tagen des August.

[3]) Am 7. August 1771. Sie sollten sich darüber äußern, ob der Leinpfad etwa die kurfürstliche Landeshoheit und die Rechte und Besitzungen der Untertanen benachteilige.

[4]) Saarn liegt etwa vier Kilometer oberhalb von Mülheim auf dem linken Ufer der Ruhr.

[5]) Die rechtliche Natur dieses Platzgeldes ist nicht ganz klar; es wurde nicht für das Lagern gewisser Waren im broichschen Gebiete erhoben, sondern von allen Waren, die die Herrschaft zu Lande passierten oder auch nur berührten.

Schreiben[1]) an den König seine Zustimmung zur Schiffahrt, jedoch verlangte er die Eröffnung des Herzogtums Cleve für den broichschen Kohlenhandel, und besonders Zollfreiheit für die broichschen Kohlen in Ruhrort, oder Unterwerfung der märkischen Kohlen unter einen gleich hohen Ruhrzoll in Broich.

Dem Könige schien das letztere das Angemessenere zu sein; „das angetragene Reciprokum" fand bei ihm keine Bedenken[2]). Er überwies den Vorschlag dem Kabinettsministerium, zwecks Rücksprache mit dem General-Direktorium.

Dieses aber und die clevische Kammer lehnten ihn rund ab: die märkischen Kohlen, die schon durch den weiten Transport verteuert wurden, sollten durch einen broichschen Zoll nicht noch mehr belastet werden. Die clevische Kammer griff zu einem Radikalmittel: sie bestritt der Herrschaft jegliches Zollrecht auf der Ruhr; sie behauptete, daß es auf diesem Flusse niemals Zölle gegeben habe, und nannte die Ansprüche des Prinzen reichsgesetzwidrig, da die Wahlkapitulationen die Einrichtung neuer Zölle verboten[3]).

Nun wurde aber der Zoll tatsächlich seit langem[4]) von den Schiffen der Mülheimer, die nach dem Rhein gingen, erhoben. Es ist schwer, zu glauben, daß die Kammer das nicht gewußt hat; Hünninghausen[5]) nannte 1751 Broich als die einzige Herrschaft, die ein Zollrecht auf der Ruhr hatte.

Infolge dieses Kammerberichtes änderte auch der König seine Meinung; die Vorschläge und Forderungen des Prinzen wurden höflich, aber bestimmt abgelehnt[6]).

Dieser gab aber seine Ansprüche nicht auf und wünschte von ihrer Erfüllung alle weiteren bergischen Zugeständnisse abhängig gemacht zu sehen. Als das Gutachten über den Leinpfad gefordert

---

Die Mülheimer entrichteten es von ihren Kohlen (neben dem Kohlenzehnten), die doch von Mülheim ab zu Wasser weitergingen. Von den märkischen Unternehmern wollte der Prinz es erheben, sobald sie an der Mülheimischen Schlacht umluden.

[1]) Datiert: Darmstadt, 10. Mai 1771.

[2]) Kabinettsorder, datiert: Potsdam, d. 30. Mai 1771.

[3]) Wahlkapitulationen Karls VII. Artikel VIII § 1.

[4]) Wie der broichische Amtmann angab, seit 1680.

[5]) Vgl. Seite 34.

[6]) Schreiben an den Prinzen Georg vom 9. August 1771, vom Könige unterzeichnet, als ein Schreiben an einen Reichsfürsten.

wurde, machte der broichische Amtmann Kupfer diese Forderung geltend. In dem Leinpfad sah er außerdem eine nicht geringe Schädigung der von ihm berührten Ländereien.

Die Berichte Nesselrodes und der Amtmänner hatten auch zahlreiche Bedenken gegen die Anlage des Leinpfades, die nicht unberechtigt waren. Zu dem oben[1]) bereits angeführten Umstande kam noch hinzu, daß das bergische Ruhrufer flach und der Abspülung sehr ausgesetzt war; wurden nun, wie es für den Leinpfad nötig war, die Bäume am Flußrande gefällt, so steigerte sich noch die Gefahr der Abspülung und, wie die Berichte sagen, auch die der Überschwemmung.

Nach Knapps Vorschlag wurden diese Bedenken und die Forderungen Broichs der clevischen Kammer mitgeteilt[2]); außerdem verlangte der Geheime Rat die Stellung einer Kaution für den Ersatz des Schadens, der durch die Schiffahrt, besonders an den Schlachten, entstehen würde. Vor allen weiteren Verhandlungen sollten diese Bedingungen erfüllt werden.

Die clevische Kammer erklärte[3]) die broichschen Ansprüche für längst als reichsgesetzwidrig erwiesen; die Forderung der Kaution lehnte sie ab, da der König selbst für allen Schaden aufzukommen verspreche[4]); wegen der übrigen Bedenken verwies sie auf die beantragte Konferenz.

Die Kammer war indessen schon wieder einen Schritt weitergegangen: angesichts des nahen Winters hatte sie, während die bergische Regierung die Regulierung des Leinpfads immer noch verzögerte, gegen Ende August die Unternehmer beauftragt, mit dem Kohlentransport zu beginnen und dies, unter Berufung auf die kurfürstliche Zustimmung zur Schiffahrt, in Düsseldorf mitgeteilt[5]).

---

[1]) Vgl. S. 95. Die Grundbesitzer sollten das zum Leinpfad nötige Stück Land noch dazu ohne Entschädigung hergeben.

[2]) Datiert: Düsseldorf, d. 6. September 1771.

[3]) Schreiben, datiert: Cleve, den 16. September 1771.

[4]) Eigentlich war der König **nicht**, sondern die Unternehmer, nach dem Kontrakt zum Schadenersatz verpflichtet. Die clevische Kammer aber vermied geflissentlich alles, was den Kohlentransport als ein Privatunternehmen erscheinen lassen konnte.

[5]) Schreiben, datiert: Cleve, 26. August 1771.

Nesselrode ließ aber nur ein kleines Schiff passieren[1]) und forderte von den übrigen einen kurfürstlichen Erlaubnisschein.

Die Kammer berichtete[2]) an das General-Direktorium, und auf Veranlassung Schulenburgs drohte Hertzberg den Ministern in Mannheim, die Mülheimer Schiffe auf der clevischen Ruhr auch nicht passieren zu lassen, wenn Nesselrode die Durchfahrt verweigerte[3]). Daß dieser märkische Kohlentransport unbeschadet der Abmachungen der Leinpfad-Konferenz geschehen sollte, wurde ausdrücklich betont. Alle Bemühungen der Düsseldorfer Räte, den Kurfürsten anderer Meinung zu machen, hatten keinen Erfolg gehabt. Ihr Vorschlag, die Ruhrschiffahrt indirekt zu hintertreiben, scheint sogar ohne Antwort geblieben zu sein. In einfacher Konsequenz seiner Zustimmung befahl der Kurfürst Anfang September, einen bergischen Kommissar zur Leinpfad-Konferenz zu ernennen[4]). Auch der neuen preußischen Forderung gab er nach: des bevorstehenden Winters wegen sollte der Kohlentransport schon vor der endgültigen Festlegung des Leinpfads gestattet werden, doch unbeschadet der „annoch rückhaftenden, anderweitigen Regulierung“.

So war dem Geheimen Rat das Handwerk gelegt, und als die clevische Kammer von sich aus die Konferenz auf Ende Oktober festsetzte[5]), teilte er die Ernennung des Geheimen Rats Collenbach und des Freiherrn von Nesselrode[6]) zu bergischen Kommissaren mit[7]).

Ihre Instruktionen sind nicht erhalten, doch hatte Knapp als Grundbedingung aufgestellt: keine Schädigung der Landeshoheit des Kurfürsten und der Rechte seiner Untertanen bei Anlage und Betrieb der Schiffahrt[8]).

Die Äbtissin von Essen war der Aufforderung der clevischen Kammer, einen Kommissar zu ernennen, ohne weiteres nachgekommen,

---

[1]) Am 25. September 1771.

[2]) Kammerbericht vom 1. Oktober 1771.

[3]) Schreiben des Kabinettsministeriums, Mitte Oktober erlassen.

[4]) Diese kurfürstliche Kabinettsordre ist in den Akten nicht enthalten.

[5]) Schreiben vom 26. September 1771.

[6]) Schreiben, datiert: Düsseldorf, 9. Oktober 1771.

[7]) Nesselrode war Hofkammerrat; doch wurde er wohl weniger als Vertreter dieser Behörde zum Kommissar ernannt, als weil er die Ufer der Ruhr gut kannte, was bei der Regulierung des Leinpfads von Wichtigkeit war.

[8]) Diese Formulierung erfolgte schon Anfang August 1771. Vgl. S. 96 Anmerkung 3.

ebenso die Herrschaft Broich und die Abtei Werden. Bei letzterer hatte die preußische Diplomatie sich eine kleine Schlappe geholt.

Der Kreis-Direktorialrat v. Emminghaus führte den Auftrag, das Verlangen der clevischen Kammer bei den kleineren Ruhrstaaten auf diplomatischem Wege zu unterstützen, Essen und Broich gegenüber unbedenklich aus, nicht so bei Werden.

Die Ansprüche, die der preußische König als Schutzherr dieser Abtei für sich erhob, ließen dem Abte nicht die Territorialhoheit: auf jedem allgemeinen Tage des westfälischen Kreises protestierte der preußische Vertreter gegen die Zulassung des Werdenschen Deputierten [1]). Hertzberg hatte daher dem Kreis-Direktorialrat besondere Vorsicht zur Pflicht gemacht, damit sich Preußen nichts vergäbe. Emminghaus meinte nun, daß der Abt, dem die Landeshoheit aberkannt würde, auch keinen Kommissar wie die übrigen Ruhrstaaten zur Leinpfad-Konferenz abordnen dürfe. Mit Zustimmung Hertzbergs und Schulenburgs forderte er deshalb die Abtei nur auf, dem preußischen Kommissar bei der Festlegung des Leinpfads beförderlich zu sein.

Die Werdensche Kanzlei indessen hatte, wie die übrigen Ruhrstaaten, bereits das Schreiben der clevischen Kammer erhalten, das die Ernennung eines Kommissars anregte. Der Abt leistete dem sofort Folge, und Emminghaus bekam eine Antwort, in der, wie er berichtet, sich die Abtei „auf die von der clevischen Kammer erlassene freundnachbarliche Requisition und darin zugestandenes reichsstiftisches Territorium sehr viel zugute tut".

In Berlin mußte man dies zunächst mit Stillschweigen übergehen, zumal Emminghaus die Antwort erst erhielt, als die Konferenz schon vorüber war.

Zum preußischen Kommissar wurde der clevische Kriegsrat Bernuth ernannt [2]). Mitte Oktober 1771 begab er sich nach der Grafschaft Mark, bestimmte zusammen mit dem Bergmeister Heinzmann und dem Unternehmer Kastanien die Ladeplätze für die Kohlen an der Ruhr und ordnete wahrscheinlich auch gleich die Anlage des Leinpfads.

Dann begannen die Verhandlungen mit dem Essener Kommissar.

---

[1]) Emminghaus' Bericht, datiert: Köln a. Rh. 30. August 1771.

[2]) Seine Instruktionen fehlen in den Akten, die mir vorlagen.

Die Tagesordnung der Konferenzen war überall die gleiche: Erledigung der noch schwebenden Streitfragen und Regulierung des Leinpfads.

Essen verlangte für den Leinpfad eine Entschädigung, soweit er durch nutzbare Ländereien ging, ferner Vergütung alles entstehenden Schadens und Ersatz für den Ausfall in den Landzoll-Einnahmen. Nur dieser letzten Forderung stimmte Bernuth nicht zu; der Kommissar beharrte aber dabei.

Die Ordnung des Leinpfades geschah ohne Schwierigkeiten.

Am 25. Oktober verhandelte Bernuth mit dem Werdenschen Kommissar. Auch hier die Forderung, allen Schaden an den Schlachten zu ersetzen. Doch Werden wollte noch größere Sicherheit als Essen haben: in Streitfällen über Schadenersatz sollte die Ortsobrigkeit entscheiden und die clevische Kammer der Werdenschen Jurisdiktion nicht vorgreifen. Für die eigene Schiffahrt bedang sich Werden ungehinderte Passage und Zollfreiheit[1]) in den benachbarten Territorien aus; dafür sollten die märkischen Schiffer freien Leinpfad[2]) haben, jedoch auch den entstehenden Schaden vergüten. Bernuth gestand alles glatt zu und erledigte darauf mit dem Kommissar die Regulierung des Leinpfads.

Am 28. Oktober trat Bernuth in Hugenpot, der Besitzung Nesselrodes, mit den beiden bergischen Kommissaren zur Konferenz zusammen.

Bernuth hob gleich zu Beginn hervor, daß der König zu allem Schadenersatz bereit sei.

Die kurfürstliche Zustimmung zur Schiffahrt war nur bedingungsweise gegeben. Die bergischen Kommissare formulierten jetzt die allgemein gestellten Bedingungen genauer: Alle Beschädigungen sind sofort zu vergüten. Nur bergische und märkische Kohlen dürfen auf der Ruhr transportiert werden[3]). Die passierenden Schiffe unterwerfen sich in Kettwig und Mülheim einer Visitation

[1]) Es ist nicht klar ersichtlich, was unter Zollfreiheit verstanden ist: vielleicht wollte der Kommissar für die Werdenschen Schiffe Befreiung vom Broicher und Ruhrorter Zoll haben.

[2]) Freier Leinpfad: d. h. die Unternehmer brauchten für den Gebrauch des Pfades keine Abgabe zu entrichten.

[3]) Diese Bedingung ist wahrscheinlich durch die Hofkammer eingefügt worden, vgl. S. 95.

und unterliegen, falls sie andere Waren als bergische und märkische Kohlen führen, der Konfiskation. Der Broicher Zoll wird von den märkischen Schiffen in derselben Höhe wie von den Mülheimischen bezahlt. Nesselrode erhält von jedem passierenden Schiffe auch weiterhin[1]) 40 Stüber[2]).

Die erste Bedingung nahm Bernuth völlig an, die zweite und dritte jedoch nur vorläufig. Zunächst habe der König zwar nur die Absicht, seine Kohlen zu verschiffen; sobald der Fluß aber ganz schiffbar sei, müßte sich die Schiffahrt auf alle Waren erstrecken[3]).

Was die Ansprüche des Prinzen Georg und Nesselrodes anlangte, so erklärte Bernuth, wenn sie ihre Rechte beweisen könnten, so sollten sie bestehen bleiben; doch würde der König dann auch von den Mülheimern auf der Ruhr eine Abgabe erheben.

Gegen die hiermit angedeuteten Repressalien protestierten die bergischen Kommissare nicht[4]), sondern erboten sich nur, die geforderten Beweise zu erbringen. Sie hielten fest an der Bedingung, daß die Schiffahrt auf bergische und märkische Kohlen beschränkt bleiben sollte.

Der märkische Kohlentransport wurde am Schluß der Konferenz endgültig bergischerseits zugegeben. Das war ein wichtiges Resultat: der Kohlentransport bestand zu Recht, unabhängig von der Entscheidung über die noch schwebenden Fragen.

Am 29. Oktober wurde der Leinpfad festgelegt, wobei auch der broichische Kommissar, Amtmann Kupfer, zugegen war. Die

---

[1]) Der Kommissar erkannte also die alleinige Schiffahrtsbefugnis auf der Ruhr, die Nesselrode beanspruchte, als ein seit langem bestehendes Recht an.

[2]) Auffällig ist, daß bergischerseits in keiner Weise eine Entschädigung für den Leinpfad gefordert wird.

[3]) Nach dieser Erklärung Bernuths ist die clevische Kammer damals schon mit dem Gedanken der Kanalisierung und der allgemeinen Schiffahrt umgegangen. Nähere Nachrichten fehlen, da die Kammer-Akten wohl verloren sind. — Die, wenn auch nur vorläufige, Beschränkung der Schiffahrt auf bergische und märkische Kohlen, die Bernuth zugab, stand im Widerspruch zu der Forderung Werdens, dem Engels'schen Kohlentransport freie Passage zu gestatten, die Bernuth doch auch zugestanden hatte.

[4]) Sie hätten protestieren können auf Grund der Wahlkapitulationen Karls VII., die (Art. VIII § 1) die Einrichtung neuer Zölle — denn was waren die Abgaben anders? — verboten.

Regulierung geschah sehr günstig für das Herzogtum Berg: der Pfad berührte es gar nicht, sondern blieb auf der rechten Seite der Ruhr, die zuerst zu Werden, dann zu Broich gehörte.

Kupfer behielt sich die Erhebung des Platzgeldes von den märkischen Unternehmern für den Fall vor, daß sie auf broichschem Boden ausluden. Bernuth bemerkte dagegen nur, daß der König dann ein gleiches Platzgeld von den Mülheimern fordern würde, wenn sie auf clevischem Gebiete auslüden.

Die clevische Kammer war mit den Ergebnissen der Konfererenz im ganzen zufrieden; ihre Hauptzwecke hatte sie erfüllt: der märkische Kohlentransport war anerkannt und der Leinpfad reguliert. Allerdings zeigten die bedeutenden Differenzen, die sich besonders bei der Aussicht auf eine allgemeine Schiffahrt herausgestellt hatten, der Kammer deutlich genug, daß sie noch nicht am Ende aller Schwierigkeiten war.

Am 19. November berichtete sie an das General-Direktorium und sandte das Protokoll der Verhandlungen ein.

Die Essenschen Forderungen hielt der Bericht, abgesehen von der Entschädigung für die Landzoll-Einbußen, für annehmbar; ebenso die Werdenschen. Doch riet er, weil der Abtei die Landeshoheit bestritten wurde, eine gewisse Vorsicht bei der Bewilligung der Forderungen an. Den Standpunkt, welchen Bernuth den bergischen Kommissaren gegenüber eingenommen hatte, vertrat die Kammer ebenfalls.

Schulenburg aber hatte an dem Verhalten Bernuths mancherlei auszusetzen[1]). Die von Essen verlangten Entschädigungen sollten abgeschlagen werden, vorzüglich, um den anderen Staaten keinen Anlaß zu ähnlichen Ansprüchen zu geben[2]). In Werden war Schulenburg die preußische Landeshoheit nicht genug betont; die Zugeständnisse für die Engels'sche Schiffahrt, die den Export der märkischen Kohlen sehr beeinträchtigen konnte, waren auch nicht nach seinem Sinn. Er befahl der Kammer, die Erklärungen Bernuths,

---

[1]) Reskript, datiert: Berlin, 6. Dezember 1771.

[2]) Doch sollte der Äbtissin, weil sie sich allemal willfährig erwiesen, im Geheimen eine mäßige Abfindung für den Leinpfad, so weit er über nutzbare Länder ging, versprochen werden (3 Stbr. für die Quadratrute).

besonders über die „affektierte Werdensche Territorialhoheit“, unschädlich zu machen[1]).

Ebenso sollte das Zugeständnis der vorläufigen Visitation an Berg beseitigt werden. Schulenburg hielt die Visitation für die Folge eines beanspruchten Zollrechtes, deshalb lehnte er sie von vornherein ab. Die Ankündigung der allgemeinen Schiffahrt billigte er nicht; nur für die Fahrt stromauf, die wohl nicht unrentabel sein sollte, gestattete er, holländische Waren mitzunehmen.

Das Reskript ließ ferner keinen Zweifel daran, daß sich das General-Direktorium mit dem erreichten Kohlentransport begnügen wollte. Die Kanalisierung der Ruhr lehnte er ab; die allgemeine Schiffahrt erschien ihm immer noch zu bedrohlich für die königlichen Einkünfte, besonders für die Landzoll-Gefälle. Die clevische Kammer dagegen betrachtete jetzt schon als ihr letztes Ziel die allgemeine Schiffahrt und die Kanalisierung; sie war in ihrem Wollen und Tun dem General-Direktorium vorausgeeilt. Doch indem Schulenburg die Fahrt flußauf den holländischen Waren freigab, war er, ohne es zu wollen, der Kammer bereits einen Schritt nachgekommen.

Vom Frühjahr 1772 ab begann der regelmäßige Kohlentransport auf der Ruhr. Die Unternehmer bauten 25 Schiffe; doch die Errichtung der Krane, die, wie erst geplant war, das Umladen an den Schlachten erleichtern sollten, unterblieb. Man begnügte sich, quer über die Schlachten Bretter zu legen und so die Kohlen von einem Schiff in das andere zu schaffen.

Der Landtransport nach der Lippe blieb nur noch kurze Zeit bestehen; dann wurde das ganze Quantum Kohlen, dessen das Herzogtum Cleve, sowie Meurs und Geldern bedurften, die Ruhr hinabtransportiert und in das Ruhrorter Kohlenmagazin eingeliefert. Von hier aus geschah der Verkauf an die Konsumenten, auf Rechnung der Kohlen-Niederlage-Kasse. Ihr Etat, wie ihn die Kammer, die die Aufsicht über die Kasse führte, für 1772/73 aufstellte, ergab einen Überschuß von 1192 Talern, der zur Tilgung der Schulden bestimmt wurde, welche die Einrichtung des Kohlentransportes verursacht hatte.

---

[1]) Es ist nicht ersichtlich, auf welche Weise es geschehen ist. Indessen hatte ja Bernuth schon in der Konferenz den bergischen Kommissaren die vorläufige Beschränkung der Schiffahrt auf märkische und Werdensche Kohlen zugestanden.

V.

Die Proklamierung der freien Schiffahrt auf der Ruhr. — Die Zustimmung der Ruhrstaaten zum Schleusenbau.

§ 1. Die Erhöhung des Ruhrorter Rheinzolls.

Der Kurfürst von der Pfalz hatte mit Genugtuung vernommen, daß der preußische Kommissar die Beschränkung der Schiffahrt auf bergische und märkische Kohlen und die Visitation in Kettwig wenigstens vorläufig zugestanden hatte. Er befahl, die Ratifizierung der Konferenzbeschlüsse zu bewirken[1]).

In Düsseldorf war man sehr überrascht, als die clevische Kammer die Visitation bestimmt ablehnte, alle andern Beschlüsse aber als sofort in Kraft tretend annahm[2]).

Als Kontrollmittel, die Beschränkung der Schiffahrt zu überwachen, war die Visitation in der Konferenz gefordert und beschlossen. Diesen Zusammenhang verwischte die Kammer, indem sie die Visitation von einem beanspruchten Zollrechte[3]) herleitete und deshalb verwarf. Von dem beabsichtigten Transport holländischer Waren ruhraufwärts erwähnte sie nichts. Zur Begründung des broichschen und Hugenpotschen Zollrechtes wurden reichskonstitutionsmäßige Beweisstücke verlangt[4]). Die Kammer wußte wohl, warum sie das tat: es mochte im Reich nicht viel Stände geben, die für ihre Zölle im einzelnen auf diese Weise den Rechtsnachweis führen konnten.

Der Geheime Rat protestierte gegen die Änderung der Beschlüsse[5]). Den Kohlentransport wagte er nicht anzutasten: der Kurfürst hatte schon zu viel nachgegeben. Die märkischen Schiffe sollten, bis die Zollrechte erwiesen seien, zollfrei passieren, doch aufnotiert werden, zum Zwecke späterer Entschädigung. Die Auffassung der Kammer von der Bestimmung der Visitation wurde aber nicht berichtigt.

---

[1]) Kabinettsordre, datiert: Mannheim 21. Dezember 1771.

[2]) Schreiben, datiert: Cleve, 17. Dezember 1771.

[3]) Es scheint, daß die Kammer noch an ein drittes Zollrecht, außer den beiden von Broich und Hugenpot geforderten, gedacht hat. Eine Visitation wurde ja an jeder Zollstation geübt, um gegen Zollhinterziehung gesichert zu sein.

[4]) also etwa eine kaiserliche Belehnungs-Urkunde.

[5]) Düsseldorf, 10. Januar 1722.

Der Kurfürst drang darauf[1]), den Beweis für die Zollrechte zu erbringen; er befahl, diese Ansprüche energisch zu vertreten, damit die Erlaubnis des Kohlentransportes nicht in Cleve als nachgiebige Schwäche aufgefaßt würde.

Es stand der clevischen Kammer von vornherein fest, daß die broichschen und Hugenpotschen Forderungen im Interesse der märkischen Kohlenausfuhr nicht zugegeben werden durften. Sie empfand die Aufnotierung jedes passierenden Schiffes bei Kettwig und in Mülheim daher sehr lästig und verlangte in Düsseldorf Abstellung dieses Verfahrens, da es unnützen Aufenthalt verursache und außerdem der kurfürstlichen Versicherung des freien Kohlentransportes entgegen sei[2]).

Knapp merkte aus dieser Forderung sofort die Ablehnung der Zollansprüche heraus; er entgegnete, daß Nesselrode wie Prinz Georg ihre Beweise erbringen würden[3]).

Um diese Zeit wurde durch Preußens Schuld die bestehende Spannung noch vergrößert.

Weil die hohen Sätze der Rheinzolltarife den Handel zu schwer belasteten[4]), war durch eine Konvention[5]), welche die Vertreter der

---

[1]) Kabinettsorder, Mannheim 29. Januar 1772.

[2]) Schreiben, datiert: Cleve, 10. April 1772.

[3]) Schreiben, datiert: Düsseldorf, 22. April 1772.

[4]) Die Schiffahrt auf dem Rhein war verödet. Wegen der vielen hohen Zölle (von Straßburg bis zum Meer 45 Zollstätten) war es dahin gekommen, daß holländische Waren nach Oberdeutschland über Bremen gingen. 24 Tonnen Häringe kosteten an Transport und Zoll von Holland bis Frankfurt a. M. auf dem Rhein verschifft 133 Rtlr. 6 Alb. Auf dem Landweg von Bremen nur 96 Taler. Vgl. E. Gothein: Rheinische Zollkongresse, in „Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande". Köln 1895. S. 372.

[5]) Schon ein Zollkapitel, das 1650 zu Mainz tagte, beschloß, ein Drittel des Zolls zu erlassen. Diese Vergünstigung wurde jedoch durch die Zollkonvention, welche die rheinischen Kurfürsten 1686 zu Bingen schlossen, wieder abgeschafft, und dafür eine allgemeine Verminderung der Zollsätze empfohlen. Sie erfolgte aber nicht, und so griff der große Zollkongreß von 1699 wieder auf die Remission des Drittels zurück. Es sollte sogar „noch ein mehreres" nachgesehen werden, falls die Wasserfracht auch weiterhin teurer als die Landfracht wurde. Bei dem Protest gegen die Beseitigung der Remission durch Preußen (Konferenz zu Mülheim vom 26. Oktober bis 4. November 1772, vgl. S. 122) berief sich Jülich-Berg auf eine Rheinkonvention vom Jahre 1696. Die gibt es nicht. Doch vollzog am 15. Juni 1696 Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg ein Zollreglement für Ruhrort, das die Remission eines Drittels der Zollgebühren verfügte, ebenso wie das 1695 erlassene Zollreglement für Lobith. — Diese Nachrichten verdanke ich der Güte des Herrn Staats-Archivars Redlich in Düsseldorf.

vier rheinischen Kurfürsten, des Kurfürsten von Brandenburg, der Generalstaaten und des Gesamthauses Hessen auf dem Zollkongreß des Jahres 1699 zu Köln schlossen, bestimmt worden, bei den Rheinzöllen allen passierenden Schiffen ein Drittel der schuldigen Gebühren zu erlassen. Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg hatte diese Bestimmung anerkannt.

Seit 1763 hatte Preußen die vertragsmäßige Remission nach und nach vermindert[1]) — eine Folge des damals sonderlich hervortretenden Bestrebens, die Staatseinkünfte nach dem schweren Kriege zu vermehren. Da das Herzogtum Cleve in seinem Kohlenbedarfe zu jener Zeit noch von dem abhängig war, was die Mülheimer auf dem Wasserwege über Ruhrort ins Land brachten, geschah die Mehrbelastung zunächst mit Maßen. Als aber diese Rücksicht wegfiel, wurde die Remission des Drittels im Herbst 1771 plötzlich ganz beseitigt, ja, wie es scheint, der Zoll in einzelnen Fällen noch darüber hinaus gesteigert. Knapp berichtet, daß Schiffe, die früher 15 bis 21 Dukaten bezahlten, mit 22 bis 34 herangezogen wurden[2]). Nur die märkischen Kohlen erhielten auch fernerhin die alte Vergünstigung.

Die plötzliche Erhöhung geschah in fiskalischem Interesse, doch auch — wie ein Kammerbericht[3]) zeigt — zum Schutz der märkischen Kohlenausfuhr. Die Mülheimer waren, den veränderten Verhält-

[1]) Durch Kabinettsordre vom 13. Juni 1763 wurde die Beseitigung der Remission im Ruhrorter Zoll verfügt. Die Beseitigung geschah aber ganz allmählich. Ebenso sollte die Remission bei den andern Rheinzöllen abgeschafft werden: in Emmerich, Lobith, Orsoy und Rees, und auch bei den Zöllen auf der Maas. Wir hören aber nur von Klagen über die Ruhrorter Zollerhöhung; vielleicht wurde bei den andern Zollstätten nicht so streng verfahren.

[2]) Danach läßt sich die Größe der Ladung berechnen. Nach einer Angabe Hovens betrug der Zoll in Ruhrort nach Beseitigung der Remission $1^1/_2$ Stbr. für den Gang Kohlen; also vorher 1 Stbr. Folglich bezahlte man 1 Dukaten (= $2^2/_3$ Tlr. = 160 Stbr.) Zoll für 160 Gang und 15 Dukat. für 2400 Gang oder (1 Gang = ca. $1^1/_2$ Zentner) für 3600 Zentner. — Diese Ladefähigkeit scheinen die kleinsten Rheinschiffe gehabt zu haben. Die Rechnung ist auch nur dann richtig, wenn man Kohlen als Ladung annimmt, da für die einzelnen Waren verschiedene Zollsätze bestanden.

[3]) Die Kammer berichtet Ende 1772 an das General-Direktorium: die Remission kann nicht wieder eingeführt werden, „weil sonst keine Hoffnung ist, den auswärtigen Debit der märkischen Kohlen gegen die Mülheimischen und übrigen fremden Kohlen zu pussieren."

nissen sich fügend, von ihren hohen Preisen so weit herabgegangen, daß ihre Konkurrenz dem Absatz der märkischen Kohlen bedrohlich zu werden schien[1]).

Bestechungen der Zollbeamten und Unterschleife, die sich die Mülheimer in Ruhrort hatten zu Schulden kommen lassen, gaben nach außen hin willkommene Vorwände. Die Kammer erklärte, die Zollerhöhung betrage nicht mehr als die Hinterziehung.

Die Mehrzahl der Rheinstaaten ließ die Beseitigung der Remission, die doch eine Vertragsverletzung und, wie Knapps Angaben zeigen, eine erhebliche Mehrbelastung bedeutete, ohne Widerspruch geschehen. Nicht so Broich und Jülich-Berg. Namentlich die broichschen Interessen waren schwer getroffen: die Mülheimer wurden um den Vorteil des kurzen Transportes, den ihre nahe Lage am Rhein ihnen verschaffte, durch die erhöhten Zollabgaben gebracht. Der Amtmann Kupfer, der sich sofort in Düsseldorf beschwerte[2]), kündigte, allerdings in etwas übertriebener Furcht, ihren Ruin an. Und auch Jülich-Berg lag sehr viel daran, die alte Vergünstigung wieder zu erhalten; für den Bezug seiner Kohlen war es in der Hauptsache immer noch auf den Wasserweg angewiesen, da die Chaussee nach der Ruhr nicht zustande gekommen war.

Preußen, das mit Hilfe der Reichsgesetze den Kohlentransport auf der Ruhr soeben durchgesetzt hatte, scheute sich nicht, um der märkischen Ausfuhr den Markt zu sichern, unter Verletzung eines Vertrages die ausländischen Konkurrenten schwer zu schädigen. Im Herbst 1771 glaubte das General-Direktorium mit dem erreichten Kohlentransport am Ziele zu sein; es dachte, den guten Willen der

---

[1]) Es handelt sich hier um den Handel ins Ausland, namentlich nach Holland. Denn in Cleve war die Einfuhr fremder Kohlen verboten, ebenso wie in Meurs und Geldern. — Nach einer Angabe Knapp's verkauften die Mülheimer den Gang Kohlen für 17—18 Stüber oder ein wenig mehr. Das scheint der Preis in Mülheim selbst gewesen zu sein. Nach Erlegung des preußischen Rheinzolls stellte sich demnach der Gang in Ruhrort auf 19 1/2 Stbr., wozu noch der Transport von Mülheim bis Ruhrort zu rechnen wäre, der aber sehr wenig aufschlug. Die märkischen Kohlen wurden (vgl. S. 82) von den Unternehmern für 20 Stbr. per Gang ins Ruhrorter Depot geliefert, stellten sich also verzollt, (mit Remission) auf 21 Stbr.; dabei ist allerdings schon ein Verdienst der Unternehmer inbegriffen. Eine Preisdifferenz blieb also trotz der Zollerhöhung noch zwischen Mülheimischen und märkischen Kohlen bestehen.

[2]) Schreiben, datiert Broich, den 5. November 1771.

Nachbarn fürder entbehren zu können. Aber mit seinem Verfahren hatte Preußen die Bedenken, die Robertz und andere gegen die Schiffahrt vorbrachten, völlig gerechtfertigt, und als es im Jahr darauf, von den Verhältnissen gedrängt, mit der Forderung der freien Schiffahrt und des Schleusenbaus hervortrat, hatte es selber der Düsseldorfer Regierung eine Bastion zum Widerstand gebaut.

§ 2. Der Entschluß des General-Direktoriums zur allgemeinen freien Schiffahrt und zum Schleusenbau auf der Ruhr.

Wie bei der clevischen Kammer der Gedanke der allgemeinen freien Schiffahrt und der Kanalisation der Ruhr Boden gewonnen hat, läßt sich im einzelnen nicht verfolgen. Er tritt uns in den Verhandlungen der Leinpfad-Konferenz gleich als fertiger Plan entgegen[1]).

Noch im Dezember 1771 lehnte Schulenburg dieses Projekt ab; ein halbes Jahr später nahm er sich seiner mit aller Energie an. Auch in den Gang dieser schnellen Entwickelung sehen wir nicht hinein. Wir können nur die Gründe angeben, die das General-Direktorium zur Einwilligung bewogen, und aus ihnen etwa diejenigen entnehmen, durch welche die Kammer mag bestimmt worden sein.

Es war eine Unbilligkeit, andere märkische Produkte, z. B. Kalk, Holz, Steine[2]), von der Schiffahrt auszuschließen, ja es war ein schwerer Fehler. Diese Materialien waren im Überfluß vorhanden, aber bei der Unmöglichkeit einer größeren Ausfuhr zu Lande fast ganz auf lokalen Verbrauch beschränkt. Eine Quelle des Wohlstandes für die Grafschaft blieb ungenützt. Gab man mit

---

[1]) Es wäre besonders interessant, Genaueres zu erfahren, wie die Meinung Bilgens, die Kanalisation sei zu teuer (vgl. S. 78), überwunden wurde. Wahrscheinlich haben die im Folgenden angeführten Umstände ihn überzeugt, daß die Schleusenbauten doch rentabel seien. Wir finden, daß er später seine Kenntnisse in den Dienst der Sache stellt, Kostenanschläge und dergleichen macht. — Die einschlägigen Akten der clevischen Kammer scheinen verloren zu sein.

[2]) Die Steine stammten aus den Steinbrüchen bei Herdecke, Volmarstein, Hagen und Steele. — Obige Ausführungen stützen sich zum großen Teil auf einen Bericht des Freiherrn vom Stein über die Schiffbarmachung der Ruhr. Es war seine erste amtliche Relation und wurde im Jahre 1780 verfaßt. Vgl. M. Lehmann: Freiherr vom Stein I Seite 39.

der Ruhrschiffahrt diesen Waren eine Ausfuhrgelegenheit, so eröffnete sich ihrer Produktion und dem Handel mit ihnen eine Zukunft, die fürs erste sonst nicht zu hoffen war. Es kam noch hinzu, daß das Herzogtum Cleve keine Kalkberge hatte, sondern seinen Bedarf zu teuern Preisen aus dem Bergischen beziehen mußte. Die clevische Kammer sah mit Ärger, wie viel Geld dafür außer Landes ging; märkischer Kalk, die Ruhr hinabtransportiert, verschaffte preußischen Untertanen den großen Verdienst, und das Geld blieb im Lande.

Noch schwerer wog für die Kammer die Rücksicht auf die märkische Industrie[1]). Schon von alters her wurde in der Mark das heimische Eisen verarbeitet. Aber den großen Schatz, den die märkische Erde in dem Nebeneinander von Eisen und Kohlen barg, hatte die einheimische Industrie erst infolge der eingehenden staatlichen Ordnung und Pflege des Bergbaues sich recht zunutze machen können. Überall bemerkte man einen bedeutenden Aufschwung, namentlich in den Kreisen Altena und Iserlohn. Hier lagen, durch das Land verstreut, die vielen Gewässer zum Betriebe ausnutzend, oft in Tälern und Nebentälern versteckt, zahlreiche Hammerwerke; manches, das sich seit alters her immer von Vater auf den Sohn vererbt hatte. Dorthin wurden die Erze von den Zechen gebracht, dort wurden sie zu Stabeisen und Stahl, oder, besonders im Kreise Altena, zu Osemundeisen verarbeitet. Um Altena blühte auch die Drahtfabrikation, und Iserlohn war bekannt durch seine Fingerhüte. Die Gegend von Wetter, Hagen, Bochum war das Hauptgebiet der Eisenschmiedereien, der Fabrikation fertiger Eisen- und Stahlwaren: Bandeisen, Amboſſe, Schrauben, Sensen, Messer und dergleichen.

Neben der überwiegenden Eisenindustrie war die Textilindustrie nicht unvertreten: in Hagen hatte es die Tuchmanufaktur zu einiger Bedeutung gebracht. Das gebleichte Garn, das der fruchtbare Hellweg, der nördliche Ackerbau treibende Teil der Grafschaft zum Verkauf stellte, überstieg ebenfalls den inländischen Bedarf.

Schon damals gab es wenig Industriegebiete in Deutschland, die sich mit der Grafschaft Mark vergleichen ließen. Freilich verhält sich diese Industrie zu der, welche wir heute dort finden, wie

[1]) Über die Lage der Industrie in der Grafschaft Mark vgl. M. Lehmann, Freiherr vom Stein, I S. 57.

ein Kind zum vollkräftigen Erwachsenen. Aber die Grundbedingungen zu solcher Entwicklung waren schon in der Mitte des 18. Jahrhunderts vorhanden, außer einer: der Möglichkeit eines größeren auswärtigen Absatzes. Ein Export in der nötigen Ausdehnung war der schlechten Straßen wegen undurchführbar. Die Grafschaft Mark glich einem verschlossenen Hause, in dem allerlei Nützliches verfertigt wurde, aus dem man aber nichts herausschaffen konnte. Unter diesen Verhältnissen blieb die Industrie lokal beschränkt, mußte vielleicht verkümmern, jedenfalls war ihr eine große Zukunft verschlossen.

Wohl lag es nahe, die Landwege zu verbessern, Chausseen zu bauen. Doch dafür war König Friedrich wenig zu haben[1]): er fürchtete, durch gute Wege einem feindlichen Einmarsche Vorschub zu leisten.

Nun hatte die Natur selbst der Industrie eine Ausfuhrstraße hingelegt, die Ruhr. Unbillig und töricht war es, sie zu verschließen.

Diese Erkenntnis ging der clevischen Kammer klar auf und führte sie sofort weiter zum Projekt des Schleusenbaus.

Die Ruhr war mit ihren vielen Schlachten gleichsam eine von Barrikaden durchquerte Straße. So, wie sie war, konnte sie auf die Dauer nicht genügen. Es ist möglich, daß die Kammer schon von Anfang an, als nur der Kohlentransport beabsichtigt war, das häufige, umständliche und langwierige Umladen[2]) an den Schlachten als Notbehelf angesehen hat[3]). Der Gedanke, diese Schwierigkeiten durch Schleusenanlagen zu beseitigen, fand sich bereits bei den Schiffahrtsprojekten der Jahre 1739[4]) und 1754[5]) im Hintergrund. 1769[6]) war er wieder aufgetaucht, und wenn auch Bilgen ihn damals abwies, die mühselige Überwindung der Schlachten ließ ihn nicht in Vergessenheit kommen.

---

[1]) Vgl. M. Lehmann: Freiherr von Stein, I S. 112. Die erste Chaussee wurde 1788 unter Steins Leitung in der Grafschaft Mark zu bauen begonnen.

[2]) Von Hattingen bis Ruhrort waren 11 Schlachten zu überschreiten.

[3]) Dafür scheint z. B. der Umstand zu sprechen, daß die Errichtung der Krane an den Schlachten unterblieb.

[4]) Vgl. S. 23.

[5]) Vgl. S. 46 Anm. 1.

[6]) Vgl. S. 78.

Sollte nun die Ruhr dem Transporte aller Waren dienen, so war der Schleusenbau Vorbedingung. Holz konnte, wie die Kohlen, wohl umgeladen werden, Kalk allenfalls auch[1]); die Umladung der schweren Steine aber und vollends des Eisens wäre so schwierig und kostspielig gewesen, daß sie den Vorteil des Wassertransportes sehr vermindert, vielleicht gar aufgehoben hätte.

Dazu kam ein zweites Moment; es war besonders geeignet, auf das Bergwerks-Departement Eindruck zu machen. Die Kohlen vertrugen das Umladen nicht; sie zerfielen. Dies Ergebnis kam, wie es scheint, ganz unvorhergesehen. Die clevischen Konsumenten, welche die Kohlen in großen Stücken verlangten, waren nicht zu befriedigen. So brachte der eingerichtete Wassertransport nur halbe Vorteile. Um vollen Nutzen von ihm zu haben, mußte das Umladen vermieden werden, mußten Schleusen gebaut werden. Schon der Kohlentransport allein forderte sie.

Gab man, um der Kohlen willen, die Schleusenbauten zu, dann war wiederum der allgemeinen Schiffahrt nicht mehr auszuweichen. Denn die kostspieligen Bauten konnten sich bei dem Kohlentransport allein nicht rentieren, sollte er nicht durch die Höhe der Abgaben erdrückt werden. Man war gezwungen, das Unternehmen auf breitere Schultern zu legen, die Ruhr allen Waren und Schiffen zu eröffnen. Nur wenn sich die Aufbringung der Mittel auf viele verteilte, war allenfalls Hoffnung, das Werk in erträglicher Art finanziell zu sichern.

So führte der Schleusenbau zur allgemeinen Schiffahrt zurück; beide waren sich gegenseitig Bedingung.

Das General-Direktorium stand unter dem Zwange aller dieser Umstände. Eine Umfrage bei den märkischen Kaufleuten und Fabrikanten überzeugte es, mit welchem Verlangen die Kanalisation und die Schiffahrt erwartet wurde. Sie freuten sich, endlich die Gelegenheit zu bekommen, mit der bergischen Industrie, die infolge der Nähe des Rheins die Ausfuhr nach Holland zum größten Teile inne hatte, in Konkurrenz zu treten. In den Leuten lebte etwas auf von dem Hochgefühle, das jeden erfüllt, der vor einer großen Aufgabe steht und der Möglichkeit, sie zu lösen, sich bewußt ist.

Das General-Direktorium willigte ein, und stellte seine Be-

---

[1]) Kalk wurde in Tonnen verfahren.

denken zurück. Es ist hervorzuheben, daß sich ihre Zahl gegen früher sehr vermindert hatte. Die Rücksicht auf die clevische Kaufmannschaft und auf die Akzīseeinnahmen, die 1754 so großen Einfluß gehabt hatte, spielte jetzt nicht mehr mit. Die Kaufleute schienen dieses Mal gar nicht befragt worden zu sein; und die Akzise war seit 1766 für Cleve-Mark abgeschafft[1]). Aber mit Zähigkeit behauptete sich die alte Sorge, durch die Schiffahrt in den Landzoll-Einkünften zu verlieren. Sie hatte von ihrer Wirkung auf das fiskalische Gewissen nichts verloren; doch tröstete man sich wohl mit der Hoffnung, durch den vermehrten Transport der Waren nach der Ruhr an den dabei zu passierenden Zollstätten das zu gewinnen, was anderswo ausblieb[2]).

Schwerer wog noch ein anderes Bedenken: es drohte die gefährliche Konkurrenz der billigen und nicht schlechten Essenschen und Werdenschen Kohlen. Wurden sie zu Wasser nach Ruhrort gebracht, so betrug dort ihr Preis kaum mehr als 12 Stüber für den Gang, während das Depot die märkischen Kohlen für etwa 22 Stüber verkaufte. Für das Herzogtum Cleve kam die Konkurrenz zwar nicht in Betracht, wohl aber für den Absatz ins Ausland.

Der uns bekannte Hoven[3]) drängte sich der clevischen Kammer mit einem ausführlichen Gutachten auf. Er riet, das Ein- und Ausladen auf der Ruhr zwischen Königssteele und Mülheim zu verbieten, und stellte dies Verbot als ebenso vorteilhaft für Cleve-Mark wie für Jülich-Berg hin, da man hier wie dort die Essensche und Werdensche Konkurrenz[4]) gleichermaßen fürchte. Werden würde

---

[1]) Vgl. R. Roden: Kurzgefaßte Nachricht von dem Finanzwesen — in Preuß: Friedrich der Große, Bd. 4, S. 433. H. v. Beguelin: Historisch-kritische Darstellung der Akzise- und Zollverfassung in den preußischen Staaten. S. 172 ff.

[2]) Ein Vorschlag des Geh. Finanzrats Reichardt, einige Landzölle in Wasserzölle auf der Ruhr zu verwandeln, wurde nicht ausgeführt.

[3]) Es scheint, daß Hoven in die Gesellschaft der Kohlenverschiffungs-Unternehmer eingetreten war. Er spielte eine unklare Rolle. Er drängte sich überall vor und suchte zwischen den Regierungen der Ruhrstaaten und den Unternehmern zu vermitteln. Das Gutachten ist datiert: Mülheim, 5. November 1772; ihm folgte später noch ein zweites, das im wesentlichen dieselben Ratschläge wiederholte.

[4]) Die Werdenschen Kohlen hielten sich 5—6 Stüber pro Gang unter dem Preise der Mülheimischen. Auch war der Werdensche Kalk viel billiger als der Bergische.

die Beschränkung kaum schmerzlich empfinden, weil durch sie die alten Verhältnisse des Landtransportes, die vielen Fuhrleuten guten Verdienst gaben, sich erhielten. Essen berühre nur auf kurzer Strecke die Ruhr; es könne seine Kohlen leicht im märkischen Gebiet auf die Schiffe bringen[1]). Ferner ist, führte Hoven aus, bei der teilweisen Sperrung der Ruhr auch den Klagen über den Ruhrorter Zoll abzuhelfen: man kann den Mülheimern die Remission, ohne die sie ruiniert sind, wieder gewähren, weil die den märkischen Kohlen wirklich gefährliche Konkurrenz ausgeschlossen ist.

Weder in Cleve noch in Berlin fanden Hovens Vorschläge Zustimmung. Sein Eintreten für die Mülheimer erregte Mißtrauen. Daß sich Werden über den Ausschluß von der Ruhr womöglich noch freuen sollte, war lächerlich. Zwar war nach den Bestimmungen der Leinpfadkonferenz die Schiffahrt nur für märkische und bergische Kohlen gestattet. Aber bei der Eröffnung einer allgemeinen Schiffahrt zwei Uferstaaten von dem Fluß auszuschließen, verstieß gegen die Reichsgesetze[2]). Überdies sollten im Essenschen und Werdenschen Gebiete Schleusen gebaut werden. Schon im allgemeinen vermied es Preußen damals, die Reichsgesetze zu verletzen; im vorliegenden Falle, wo sie so treffliche Dienste geleistet hatten und noch leisten konnten, wäre es geradezu ein Fehler gewesen.

Die Kammer schlug einen anderen Ausweg vor: die Essenschen und Werdenschen Kohlen sollten bei jeder Schleuse und bei den Rheinzöllen zu höheren Abgaben herangezogen werden als die märkischen. Das General-Direktorium billigte diesen Vorschlag.

Bereits in diesen Verhandlungen war allen Anzeichen nach die treibende Kraft der clevische Kammerpräsident von Ostau. Er drängte sofort weiter zur Ausführung. Die Nachbarstaaten zur allgemeinen Schiffahrt und zum Schleusenbau zu bewegen, dazu war man in Berlin geneigt; finanzielle Hilfe aber aus den Staatskassen wurde verweigert.

---

[1]) Vielleicht dachte sich Hoven, daß Preußen dabei die Essenschen Kohlen mit einem Impost belasten sollte; denn sonst war ja mit dem Ausschluß der Essenschen Untertanen von der Ruhr innerhalb des Stiftsgebietes nichts gewonnen.

[2]) In den Wahlkapitulationen Josephs II. Art. VIII § 6 heißt es: Wir sollen und wollen, . . . was . . . (auf dem Rhein oder einem andern Strom) . . . zu Sperr- und Verhinderung der Commercien . . . . . gereichig, nicht verstatten oder zulassen.

Da boten sich in einer Erklärung vom 12. Oktober 1772 die Kohlenverschiffungs-Entrepreneurs an, den Schleusenbau zu übernehmen. Es ist nicht festzustellen, wie weit sie dabei unter dem Einfluß der Kammer gehandelt haben. Sie hatten selbst ja sehr unter der Umständlichkeit der Schiffahrt zu leiden: bei den zerbröckelten Kohlen wollte sich der erhoffte auswärtige Absatz nicht recht einstellen. Durch die Aufnahme holländischer Kaufleute vergrößerten sie ihre Gesellschaft. Holland, dem die Kanalisierung der Ruhr großen Nutzen bringen mußte, kam mit seinem Gelde zu Hilfe. Es scheint so gewesen zu sein, daß Ostau, als das General-Direktorium endgültig abgelehnt hatte, die Schleusen auf Staatskosten zu bauen, von der Erklärung der Unternehmer freudig überrascht wurde. Er trat sofort mit ihnen in Verhandlungen, während sie sich in Essen und wahrscheinlich auch in Werden um die nötige Konzession bewarben. Als Ausgangspunkt der Kanalisierung wurde Hattingen ins Auge gefaßt.

Die prinzipielle Zustimmung des General-Direktoriums zur allgemeinen Schiffahrt und zum Schleusenbau muß bis Ende Juli 1772 erfolgt sein. Das nächste Ziel war nun, vom Kurfürsten Karl Theodor die Einwilligung zur allgemeinen Schiffahrt zu erlangen. War sie gegeben, dann hatte man dem Schleusenbau auch schon halb zugestimmt.

Über die einzuschlagenden Wege war die Kammer vielleicht noch nicht im Klaren, als die Dinge durch einen Vorfall unerwartet rasch in Fluß kamen.

§ 3. Die erste Konferenz in Mülheim an der Ruhr.

Mitte April 1772 entdeckte[1]) Nesselrode in einem Kohlentransport der märkischen Unternehmer Werdensche Kohlen. Weil dadurch die Beschlüsse der Leinpfad-Konferenz übertreten waren, wollte er den Kahn konfiszieren; er ließ ihn aber weiterfahren, aus besonderer Gnade, wie er den Schiffern sagte, aus Mangel an Instruktion, wie er nach Düsseldorf berichtete. Zugleich zeigte er an, daß die Unternehmer schon öfters Stockfische und andere Waren die Ruhr hinauf gebracht hatten.

[1]) Die Visitation war trotz des Widerspruchs der clevischen Kammer aufrecht erhalten worden.

8*

Dem Düsseldorfer Geheimen Rate ward es klar, daß die clevische Kammer auf eine allgemeine Schiffahrt hindrängte. Sein ganzes Bestreben ging wieder darauf aus, den Kurfürsten von der Schädlichkeit dieser Neuerung zu überzeugen. Zweierlei wurde im Berichte[1]) besonders hervorgehoben: Die Landzoll-Einnahme wird sich bedeutend vermindern und die Industrie wie Handel und Gewerbe durch die neu entstehende Konkurrenz schwere Einbußen erleiden. Nur in der letzten Besorgnis stimmte die Hofkammer mit dem Geheimen Rate überein; für den Landzoll fürchtete sie nichts, da alle Waren auch fernerhin, wenn sie bergisches Gebiet berührten, die Gebühren zahlen müßten. Nesselrode jedoch, der Hofkammer-Rat war, beantragte, um die Landzölle völlig sicher zu stellen, den alten Landweg von Elberfeld über Dorf Heiligenhaus nach Duisburg zu, den die Warenzüge nach Holland bei günstigem Wetter schon benutzten, ordentlich instand zu setzen und so durch Erleichterung des Landtransportes die Schiffahrt überflüssig zu machen. Robertz hielt den Chausseebau für zu teuer. Ein anderer Plan, durch einen neuen Wasserzoll auf der Ruhr die Einbußen des Landzolles auszugleichen, mußte als reichsgesetzwidrig verworfen werden. Der Geheime Rat hatte seinen Rückhalt verloren; bei allem Widerstand gegen die Schiffahrt rechnete er doch mit einer etwaigen Zustimmung des Kurfürsten zu den preußischen Plänen.

Anfang Mai 1772 konfiszierte Nesselrode aus einem Transport der märkischen Unternehmer Kalk und Glas. Die Verschiffung dieser Waren ist wohl nicht auf Veranlassung der clevischen Kammer versucht worden[2]), sondern von den Unternehmern auf eigene Faust. Sie wollten, wie aus den Worten[3]) Borgemeisters, der bei der Konfiskation zugegen war, klar hervorgeht, ihrerseits eine Enscheidung herbeiführen, ob aus der allgemeinen Schiffahrt, die ihr Kontrakt ihnen in Aussicht stellte, etwas würde oder nicht.

---

[1]) Düsseldorf d. 22. April 1772.

[2]) Die clevische Kammer hatte damals noch kaum das General-Direktorium für ihre Pläne gewonnen.

[3]) Nach Nesselrodes Bericht soll er geäußert haben: „Kann der König nicht die volle freie Schiffahrt soutenieren, so sind auch wir des Kontraktes quitt." Diese Folgerung Borgemeisters ist unberechtigt. Der Kontrakt hatte den Unternehmern den Transport anderer Waren erlaubt, aber nicht versprochen, ihn beim Widerstande der Nachbarstaaten durchzusetzen. Vgl. S. 82 Anm. 3.

Der Geheime Rat benutzte diesen Vorfall, um dem Kurfürsten aufs neue die Gefährlichkeit der allgemeinen Schiffahrt darzustellen. Gerade der bergische Kalk konnte eine Konkurrenz am wenigsten aushalten, weil seine Produktionskosten sehr hoch waren[1]).

Unterdessen hatten Prinz Georg und Nesselrode Belege für ihre Zollansprüche gebracht. Von einem reichskonstitutionsmäßigen Beweis war nicht die Rede; trotz alles Nachsuchens in den Archiven war nichts dergleichen aufgefunden worden. Broich stützte sich auf die diuturna observantia: es brachte seine Zollregister vor, in denen etwa seit 1690 von Jahr zu Jahr die Zollerlegungen eingetragen waren.

Im Gebiete Nesselrodes aber war bisher alle zehn bis zwanzig Jahre ein Schiffchen auf der Ruhr erschienen. Schriftstücke, worin ein Kettwiger Bürger ihm das alleinige Schiffahrtsrecht auf der bestimmten Strecke bezeugte, ein anderer von der Konfiskation eines Schiffes, das ohne Erlaubnis vor Jahren diese Strecke befahren hatte, erzählte, und Ähnliches mehr, war alles, was er vorlegen konnte. Selbst im Geheimen Rate erschienen diese Beweise mangelhaft; Knapp glaubte, daß Nesselrodes Ansprüche von einem alten Fischerei- und Überfahrtsrecht, das seine Vorfahren besaßen, sich herleiteten.

Ende Mai 1772 traf in Düsseldorf eine Kabinettsordre des Kurfürsten ein[2]). Er befahl, gegen die Ausdehnung des Handels „bescheidentlich zu protestieren". Der Geheime Rat sollte in Cleve eine Konferenz beantragen, um die Beweise Broichs und Hugenpots vorzulegen und über die hervorgetretenen Streitfragen zu verhandeln. Es müßten Mittel und Wege gefunden werden, „den Ausschweifungen unanstößig per indirectum zu begegnen".

Diese Ordre zeigte deutlich, daß der Kurfürst für einen ernstlichen Widerstand gegen die Ausdehnung der Schiffahrt nicht zu haben war.

---

[1]) Das rührte hauptsächlich daher, daß in Werden die Kohlen bedeutend billiger als im Bergischen waren; hier verkauften sie die Mülheimer für 17 bis 18 Stbr. pro Gang, dort waren sie zu $5^1/_2$ Stbr. zu haben. Der Werdensche Kalk kostete so in Mülheim, zu Land hintransportiert, 42 Stbr.; während der bergische auf den Öfen, bei Ratingen z. B., schon auf 40 Stbr. sich stellte.

[2]) Datiert: Schwetzingen, den 6. Mai 1772.

Der bergische Geheime Rat begnügte sich nicht mit einem Schreiben[1]) an die Kammer; er wandte sich auch an die clevische Regierung, die alte ständische Behörde; sie sollte auf die Kammer einwirken, damit das gute Verhältnis zwischen Jülich-Berg und Cleve-Mark fortbestehe. Es ist nichts davon zu merken, daß dieser Appell irgend welche andere Folge gehabt hat, als daß die Regierung die bergische Beschwerde an ihre vorgesetzte Behörde, das Kabinettsministerium, sandte.

Jedoch dieser Mitteilung bedurfte es gar nicht: am 5. Juni war bereits der pfälzische Resident in Berlin wegen Übertretung der Konferenzbeschlüsse vorstellig geworden.

So sehr die clevische Kammer die allgemeine Schiffahrt wünschte, war sie doch höchst unwillig darüber, daß ihre Unternehmer Werdensche Kohlen verschifft hatten. Eine Untersuchung stellte heraus, daß die Gesellschaft an dem Vorfall unschuldig war. Wie es scheint, hatte einer ihrer angestellten Schiffer für sich die Ladung mitgenommen.

Die beantragte Konferenz wurde mit Freuden angenommen[2]). Mit dem Angebot, über die schwebenden Streitfragen zu verhandeln, schien Berg den Absichten der Kammer ja halb entgegenzukommen. Die jüngst erfolgte Konfiskation des Kalks und des Glases ließ sie auf sich beruhen. Ihr ganzes Bemühen ging dahin, des General-Direktoriums Zustimmung für die Konferenz zu gewinnen. Es scheint sogar, als ob die Kammer damals noch nicht einmal die Einwilligung in die allgemeine Schiffahrt erreicht hatte. Das Schriftstück[3]), aus dem wir zuerst von dem Entschluß des General-Direktoriums dazu erfahren, berichtet uns auch von der Annahme der Konferenz.

Sowie aber die Entscheidung erfolgt war, ging Schulenburg mit aller Energie zu Werke. Pfalz sollte über die nächsten Absichten Preußens ganz ins Klare kommen, damit die bergischen Kommissare in der Konferenz sich nicht mit Mangel an Instruktion entschuldigten und die Sache verschleppten. Hertzberg teilte dem

[1]) Datiert: Düsseldorf, den 2. Juni 1772. Unter demselben Datum ist auch das Schreiben an die clevische Regierung ergangen.

[2]) Schreiben nach Düsseldorf, datiert: Cleve, den 25. Juni 1772.

[3]) Schreiben Schulenburgs an das Kabinettsministerium, in dem er um die Mitteilung der Annahme der Konferenz und ihres Programmes an die Mannheimer Regierung ersucht, vom 4. August 1772.

pfälzischen Residenten als Programm der Konferenz mit: die Zollansprüche Broichs und Hugenpots, die Visitation, die allgemeine freie Schiffahrt. Der Minister betonte: Die Ruhr ist ein schiffbarer Fluß; Preußen verlangt nur seinen freien, allgemeinen Gebrauch, der nach den Wahlkapitulationen nicht verweigert werden darf.

Preußen griff wieder zu der erprobten Waffe des Reichsgesetzes. Hatte es sich früher auf den siebenten Paragraphen des achten Artikels der Wahlkapitulationen berufen, so jetzt auf den sechsten[1]). Die Ruhr galt ihm seit Einrichtung des Kohlentransportes als ein schiffbarer Fluß. Ein Widerstand des Kurfürsten gegen die Verallgemeinerung der Schiffahrt wurde als Sperrung einer Wasserstraße, die dem Verkehr diente, ausgelegt, und bekam dadurch den Schein von Vergewaltigung. Von Schleusenbauten sagte das Schreiben nichts; die Klugheit gebot, sie erst später als Konsequenz der allgemeinen Schiffahrt zu fordern.

Dies kräftige Vorgehen der preußischen Regierung war sehr nötig. Denn einmal machten sich jetzt die Folgen der Ruhrorter Zollerhöhung bemerkbar. Prinz Georg hatte sich zuerst bei der General-Akzise- und Zoll-Administration beschwert, um für seine Mülheimer die alte Vergünstigung zu erlangen; ohne Erfolg. Anfang Oktober lief bei der clevischen Regierung eine, wahrscheinlich vom Prinzen veranlaßte Anfrage des bergischen Geheimen Rates ein, warum die Mülheimer im Zoll mit sechs Dukaten erhöht seien?

Sodann hoffte man in Düsseldorf, daß die clevische Kammer und das General-Direktorium nicht einig seien. Die Hoffnung fiel zusammen, als das Schreiben des Kabinettsministeriums vom 16. August bekannt wurde.

Der Kurfürst gab den energischen Forderungen Preußens nach. Er instruierte[2]) den bergischen Kommissar, die allgemeine Schiffahrt in der Konferenz zuzugestehen, aber zu Protokoll zu geben, daß man nun auch von Preußen „in anderen Sachen“ Billigkeit erwarte. Die Zollansprüche Broichs und Hugenpots sollten durch Urkunden erhärtet werden; von ihrer Anerkennung hinge die Visitation ab. Doch wurde auf letztere kein besonderes Gewicht gelegt, sondern der Geschicklichkeit des Kommissars überlassen, sie zu behaupten.

---

[1]) Vgl. Seite 114 Anmerk. 2.

[2]) Kabinettsordre, datiert: Schwezingen, 16. September 1772.

So verwischte auch der Kurfürst den eigentlichen Zweck der Visitation: sie sollte die Ausführung des Beschlusses, der allen Waren, außer bergischen und märkischen Kohlen, die Ruhr verbot, kontrollieren. Mit der Anerkennung der allgemeinen Schiffahrt war sie also hinfällig.

Zum bergischen Kommissar wurde der Geheimrat Knapp ernannt[1]) und ihm in Nesselrode ein sachverständiger Beirat gegeben.

Schon der kurfürstliche Befehl, eine Konferenz über die Schiffahrtsfragen zu beantragen, hatte dem Geheimen Rate gar nicht gefallen; das Zugeständnis der allgemeinen Schiffahrt gefiel ihm natürlich erst recht nicht. Was geschehen konnte, die Sache wenigstens zu verzögern, das sollte auch geschehen. Die Kabinettsordre entzog dieser Absicht nicht den Boden. Die Zollansprüche sollten behauptet werden; freilich ließ sich trotz neuen Nachforschens auch im Lehnsarchiv[2]) keine Urkunde für sie auffinden. Besonders günstig aber war die Erklärung, daß der Kurfürst nun auch von Preußen Billigkeit erwarte. Sie wurde gleich auf einen bestimmten Fall angewandt. Bis Mannheim waren die Klagen über die Ruhrorter Zollerhöhung wahrscheinlich noch nicht gedrungen, wohl aber nach Düsseldorf. Der Geheime Rat griff zu: die Billigkeit, die als Gegengabe für die allgemeine Schiffahrt gefordert wurde, sollte die Gewährung der alten Zoll-Remission an die Mülheimer sein. Nesselrode hatte diese Ausdeutung aufgebracht; er trat noch mit andern Vorschlägen hervor. Daß Preußen den Werdenschen und Essenschen Kohlen, deren Konkurrenz für die märkischen ebenso nachteilig war wie für die mülheimischen, die Ruhr freigab, war ihm nur unter der Annahme verständlich, daß es die Mülheimer auf alle Weise matt setzen wollte, um dann, nach leichter Beseitigung Essens und Werdens, den Kohlenmarkt konkurrenzlos beherrschen zu können. Um alledem möglichst vorzubeugen, wollte Nesselrode die Aufhebung des Einfuhrverbots, das den bergischen Kohlen die preußischen Territorien am Rhein verschloß, gefordert wissen; es kostete ihm keine Mühe, den Geheimen Rat dazu zu bewegen.

Zum preußischen Kommissar wurde wieder der clevische Kriegsrat Bernuth ernannt; seine Instruktionen kennen wir nicht. Er

[1]) Nesselrode durfte als „Mitinteressierter" nicht wieder Kommissar werden.

[2]) Es sollte ein Rechtstitel dafür aufgefunden werden, daß der Zoll ein zu dem Lehen der Herrschaft Broich gehöriges Regal war.

traf mit dem Geheimen Rat Knapp in Mülheim a. d. Ruhr zusammen. Am 26. Oktober[1]) 1772 wurde die Konferenz eröffnet; sie dauerte bis zum 4. November.

In den Beginn der Verhandlungen warfen die großen Ereignisse der politischen Geschichte ihren Schatten hinein: König Friedrich hatte durch die erste Teilung Polens im August 1772 Westpreußen erworben. Vernuth machte darauf aufmerksam, daß man nicht mehr: Friedrich, König in Preußen, sondern von nun ab König von Preußen zu schreiben habe.

Vernuth forderte die den Reichsgesetzen gemäße allgemeine freie Schiffahrt und verstand darunter: jedermann sollte auf der Ruhr nach seinem Belieben Waren transportieren dürfen[2]).

Knapp lehnte, seiner Instruktion gemäß, die allgemeine Schiffahrt nicht ab, stellte aber die Gewährung derselben als ein großes Opfer des Kurfürsten hin. Die Landzoll-Einkünfte, führte er aus, werden bedeutend zurückgehen. Die Untertanen sind der Gefahr ausgesetzt, von den märkischen Unternehmern, die allen Handel an sich ziehen wollen, wirtschaftlich abhängig, ja ruiniert zu werden. Als unerläßliche Vorbedingung stellte Knapp auf: Gleichmäßige freie Schiffahrt für alle Adjazenten der Ruhr[3]), gleichmäßige Behandlung aller Passanten im Ruhrorter Zoll[4]), Eröffnung der preußischen Territorien für den bergischen Handel. Die Visitation ließ Knapp, in richtiger Erkenntnis ihres Zweckes, sogleich fallen.

Vernuth bestritt, daß von einem Opfer des Kurfürsten überhaupt die Rede sein könne. Er legte dar: die Warenzüge haben den gleichen oder gar kürzeren Weg zum Rhein wie zur Ruhr; sie werden den alten Weg zum und vom Rhein beibehalten und den

---

[1]) Die Konferenz sollte viel früher schon stattfinden, wurde aber, weil Vernuth sich ein Bein gebrochen hatte, bis Ende Oktober verzögert.

[2]) Für die Grafschaft Mark blieb aber der Kohlentransport Elsbruch und Co. allein vorbehalten.

[3]) Es könnte auffallen, daß der bergische Kommissar für alle Adjazenten eintrat (also auch für Essen und Werden); aber er wollte wohl, von Nesselrode beeinflußt, auf diese Weise das gefürchtete Monopol der Unternehmer vereiteln, indem er für den ungeschmälerten Handel und Transport auf der Ruhr Essens und Werdens eintrat, und so den märkischen Kohlen eine bedeutende Konkurrenz für immer an die Seite stellte.

[4]) d. h. alle Passanten sollten behandelt werden, wie die märkischen Kohlenschiffer, die ja die Remission weiter genossen.

Landzoll wie bisher erlegen[1]). An ein Monopol der Unternehmer ist nicht zu denken; die nahe Lage am Rhein gibt Berg einen Vorzug, den die Grafschaft Mark nie ausgleichen kann. Die erste Bedingung gestand Bernuth zu; die zweite lehnte er ab, als nicht zur Sache gehörig; die dritte nannte er einen Eingriff in die königliche Landeshoheit.

Auf das, was Bernuth über die Landzölle gesagt hatte, erwiderte Knapp nur, daß der Verkehr von und nach Westfalen in der schiffbaren Ruhr den günstigsten, nächsten Weg habe, und wagte die Andeutung, daß der Kurfürst sich zum Ersatz einen Zoll auf der Ruhr einrichten würde. Bernuth überhörte das. Auch auf die Forderung des freien Handels nach Cleve-Mark kam Knapp nicht wieder zurück. Um so fester hielt er an der Behauptung, daß ein Monopol der Unternehmer drohe, und an der Forderung der Zollremission. Er suchte die Wahlkapitulationen auch für sich auszubeuten: sie haben das allgemeine Wohl zum Zweck, Berg aber hat von der Schiffahrt nur großen Schaden zu gewärtigen. Doch alle Ausführungen fruchteten nichts. Der Berufung auf die Rheinkonvention, die den Erlaß eines Drittels im Rheinzoll verfügte, stellte Bernuth die Bestechungen und Betrügereien der Mülheimer entgegen, welche die Zollerhöhungen nötig gemacht hätten; Knapp war nicht imstande, diese Beschuldigungen als falsch zu erweisen. Die Verhandlungen, die zuletzt in gereiztem Tone geführt wurden[2]), zogen sich tagelang hin. Knapp erreichte nur, daß Bernuth die Zollbeschwerden ad referendum nahm[3]). Man kam zu keiner

[1]) Bei der ängstlichen Sorge, die Preußen um die eigenen Landzölle hatte, nimmt sich diese Widerlegung doch etwas sonderbar aus. Man muß sagen, daß Berg vielmehr Grund zu solchen Besorgnissen hatte, wie Preußen, denn der Verkehr zwischen dem Rhein und den südlich von der Ruhr gelegenen Teilen der Mark und des kölnischen Westfalens wandte sich natürlich der schiffbaren Ruhr zu, ging für Berg verloren, während durch das Anfahren an die Ruhr die Landzölle der Grafschaft Mark wie bisher passiert wurden.

[2]) Nach dem Bericht der clevischen Kammer — die Schilderung stützt sich auf das Protokoll der Konferenz, das die bergischen Akten aufbewahren — vom 21. November 1722 schritt Bernuth sogar zu Drohungen vor.

[3]) Willkürliche Zollbedrückungen, über die Knapp auch klagte, versprach Bernuth nach geschehener Untersuchung eventuell abzustellen. — Interessant ist, daß Knapp die Veröffentlichung des Ruhrorter Zolltarifs verlangte, was Bernuth mit dem Bedeuten ablehnte, daß auch Berg seinen Zolltarif geheim hielte. — Im allgemeinen scheint der Tarif zur Einsicht für jedermann an den Zollstätten

Einigung. Der bergische Kommissar betonte folgerichtig, daß die allgemeine Schiffahrt deshalb noch nicht eintreten könne; er wollte bis auf weiteres die Bestimmungen der vorjährigen Konferenz in Geltung lassen. Bernuth überging diese Erklärung mit Stillschweigen.

Sodann wurden die Belege für die broichschen und Hugenpotschen Ansprüche vorgebracht. Bernuth wies sie glatt ab: die broichschen Register beweisen nur, daß die Mülheimer der Herrschaft zu Abgaben verpflichtet sind, nichts aber von einem reichskonstitutionsmäßigen Zollrecht [1]). Die Schriftstücke, die Nesselrode vorlegte, ließ Bernuth natürlich erst recht nicht gelten. Knapp tat nicht viel, diese Belege zu verteidigen; jedoch gab er die Ansprüche nicht auf. Auch in diesem Punkte kam es zu keiner Verständigung.

Kurz vor dem Schluß der Konferenz überrumpelte Bernuth den bergischen Kommissar mit der Erklärung: der Bau von Schleusen auf der Ruhr ist der allgemeinen Schiffahrt wegen nötig. Er stellte die bündige Alternative: der Kurfürst möge die Bauten übernehmen, oder gestatten, daß Preußen sie in bergischem Gebiete ausführe. Knapp, den hier wohl die diplomatische Besonnenheit verließ, gab die Notwendigkeit der Schleusenbauten sogleich zu und stellte ihre Ausführung durch den Kurfürsten in Aussicht.

Knapp sprach dann noch kurz die Erwartung aus, daß dem bergischen Kalk wie bisher das Herzogtum Cleve offen bliebe, was Bernuth ad referendum nahm. Damit schloß die Konferenz.

Bernuth hatte mit Geschick die preußischen Forderungen behauptet und den bergischen nichts nachgegeben, zum Teil sie sogar mit gewissem Erfolge als unberechtigt hingestellt. Die Erklärung über den Schleusenbau, die er dem bergischen Kommissar abgewonnen hatte, war ein Gewinn — wohl der einzige der Konferenz. Denn die Hauptsache, die allgemeine Schiffahrt, war nicht erreicht.

Knapp hatte von vornherein einen viel schwierigeren Stand. Er war des Rückhalts an seinem Kurfürsten nicht sicher. Immerhin

---

sonst ausgehängt gewesen zu sein. Vgl. V. L. von Seckendorff: Teutscher Fürstenstaat, III. Teil, Kapitel 3, § 5. (Ausgabe von 1656 S. 194.) Auch Borowski: Abriß des praktischen Kameral- und Finanzwesens in den preußischen Staaten (Berlin 1805) II. Teil, § 94, setzt die Veröffentlichung der Tarife voraus. Vgl. jedoch Freimark: Reform der preußischen Handels- und Zollpolitik S. 15.

[1]) Die clevische Kammer drückt dasselbe etwa so aus: Wenn die Mülheimer sich gefallen lassen, den Zoll zu zahlen, so beweist das noch nicht, daß ihn auch die märkischen Waren zahlen müssen. Vgl. S. 131 Anmerk. 1.

verfuhr er anfangs, der Ablehnung der bergischen Bedingungen gegenüber, folgerichtig. Sein Zugeständnis des Schleusenbaus aber war ein Fehler. Knapp hätte es abweisen können, sich über die plötzlichen Forderungen Bernuths zu äußern; einmal hatte das offizielle Konferenz-Programm den Schleusenbau nicht erwähnt, und dann war die allgemeine Schiffahrt ja noch gar nicht zugegeben. So aber hatte Knapp vor der Zeit dem Gegner eine Position ausgeliefert.

Der Geheime Rat stellte sich auf den Standpunkt Knapps, wonach die Bestimmungen der vorjährigen Konferenz noch weiterhin in Kraft bleiben sollten. Über die Behandlung der broichschen und Hugenpotschen Ansprüche wurde man unsicher. Die vorgebrachten Beweise erschienen wohl auch in Düsseldorf nicht ausreichend. Man stellte dem Kurfürsten anheim, ob er sie weiter unterstützen wollte. An der vertragsmäßigen Zollremission dagegen wurde als an einer unerläßlichen Vorbedingung für die Gewährung der allgemeinen Schiffahrt festgehalten.

Dies war die einzige Forderung, für die der Geheime Rat noch eintrat; die des freien Handels nach Cleve-Mark war auf so großen Widerstand gestoßen, daß man sie zurückzog. Und die Einrichtung eines neuen Zolls auf der Ruhr kam zwar immer wieder in Erwägung, aber sie durchzusetzen schien kaum möglich.

Wir sahen, daß der Geheime Rat von sich aus die Ruhrorter Zollbeschwerden in die Konferenz geworfen hatte. Wahrscheinlich hat der Kurfürst erst durch den Bericht über die Konferenz[1]) von der Beseitigung der Remission erfahren; sie verfehlte nicht, großen Eindruck zu machen. Man war nicht gesonnen, die Verletzung der Zollkonvention von 1699 ruhig hinzunehmen.

Die broichschen Forderungen wollte der Kurfürst so wenig fallen lassen, daß er vielmehr von ihrer Anerkennung die Schleusenbauten abhängig machte. Allerdings erwartete er, daß noch andere, einwandsfreie Belege erbracht wurden. Eine Urkunde, die den Zoll von Reichs wegen bestätigte, hatte sich nicht gefunden; Broich sollte nun nachweisen, daß das Zollrecht schon ausgeübt wurde, ehe die kurfürstliche Zustimmung zu einer Zolleinführung nötig war[2]).

---

[1]) Datiert: Düsseldorf, den 20. November 1772.

[2]) Schon Kaiser Friedrich II. räumte den Fürsten das Zoll-Bewilligungsrecht ein (Constitutio in favorem principum ecclesiasticorum 1220, c. 2. Constitutio generalis 1234 c. 9. Vgl Falke: Geschichte des deutschen Zoll-

Nesselrodes Ansprüche jedoch fand der Kurfürst wohl zu schlecht begründet. Er wollte sie aber nicht ohne weiteres aufgeben, sondern befahl, für Hugenpot die „natürliche Schuldigkeit der Entschädigung" geltend zu machen[1]).

Der Ausdruck ist nicht klar; wahrscheinlich ist eine Entschädigung für denjenigen Schaden gemeint, den die Schiffahrt an den Ufern, in der Fischerei und dergleichen verursachen konnte.

§ 4. Die zweite Konferenz in Mülheim a. d. Ruhr. Zustimmung der Nachbarstaaten zum Schleusenbau. Proklamierung der allgemeinen freien Ruhrschiffahrt.

Die märkischen Unternehmer baten dringend um schnellen Bescheid auf ihre Meldung zum Schleusenbau. Das General-Direktorium mochte keine Entscheidung geben, ehe es über die Stellung des pfälzischen Kurfürsten ganz im klaren war.

Schulenburg, vor die ärgerliche Tatsache gestellt, daß die Mülheimer Konferenz zu keiner Verständigung geführt hatte, versuchte, die Ware sich anzueignen, ohne den geforderten Preis dafür zu bezahlen. Er bat das Kabinettsministerium, die bergischen Forderungen zu ignorieren, die allgemeine Schiffahrt als bedingungslos zugestanden anzusehen und in Mannheim zu einer neuen Konferenz über den Schleusenbau und die Festsetzung der Schleusengelder einzuladen[2]).

Da reichte der pfälzische Resident eine Beschwerde ein über die Ruhrorter Zollerhöhung, in Form einer Denkschrift[3]). Er führte nicht nur wegen der Beseitigung der Remission, sondern auch wegen mancher willkürlichen Zollbedrückung Klage und legte folgendes dar:

Der Zoll in Ruhrort war früher nur ein Lizent und ist erst durch die Verlegung des Orsoyer und Meurser Zolls dorthin zum Zoll geworden. Schon wegen dieser Verlegung hat man sich einer Zollerhöhung nicht versehen. Außerdem verstößt die Beseitigung

---

wesens S. 33 ff.). Ein Zurückgehen hinter diese Zeit forderte der Kurfürst aber wohl nicht. Es scheint, daß der Nachweis, ein Zoll sei bereits vor den Wahlkapitulationen Karls V. ausgeübt, schon genügte. Vgl. Joh. Jak. Moser: Betrachtungen über die Wahlkapitulationen Josephs II. S. 270, Anm. 14 und S. 304 Anm. 10.

[1]) Kabinettsordre, Mannheim, den 15. Dezember 1772.

[2]) Schreiben vom 10. Februar 1773.

[3]) Datiert: 13. Februar 1773.

der Remission gegen die Rheinkonvention des Jahres 1699[1]). Preußen möge die konventionsmäßige Remission wieder gewähren und so im Sinne des Erbvergleichs von 1666[2]) handeln, der ausdrücklich beiderseits verspricht, Handel und Wandel nicht zu sperren.

Zum Verständnis der Denkschrift sei eine kurze Abschweifung über die Geschichte des Lizents gestattet[3]).

Der Lizent ist seinem Wesen nach vom Zoll nicht unterschieden, nur seiner Geschichte und Handhabung nach. Während der Geldnot des niederländischen Freiheitskrieges richteten die Generalstaaten einen neuen Zoll ein, der von den passierenden Waren einmal[4]) entrichtet werden mußte und nicht der Provinz, in deren Gebiet er lag, sondern den Generalstaaten zugute kam; die alten Zölle der Provinzen blieben daneben ungeschmälert bestehen. Dieser neue Zoll wurde Lizent genannt. In den deutschen Territorien wurden sehr bald, besonders aber in der schweren Zeit des dreißigjährigen Krieges[5]), in Nachahmung des niederländischen Beispiels oder auch als Gegenmaßregel, ebenfalls Lizenten eingerichtet, in der Regel an schiffbaren Flüssen, wo sie am meisten einbrachten[6]). Nach dem Kriege behielt man die einträglichen Lizente bei. Sie wurden oft an Örtern erhoben, wo schon alte Zölle hergebracht waren, hatten aber ihren besonderen Tarif[7]).

[1]) Pfalz berief sich eigentlich auf eine Konvention vom Jahre 1696. Über diesen Irrtum vgl.: S. 106, Anm. 5.

[2]) Hier kommt der elfte Paragraph des Erbvergleichs in Betracht. Vgl. Scotti: Sammlung der Gesetze und Verordnungen für Cleve, Mark. I. Nr. 293.

[3]) Für das folgende vgl. Pütter: Auserlesene Rechtsfälle Bd. 2, Teil 2: Erste Deduktion vom Lizente zu Kaiserswerth. S. 333 ff.

[4]) Es durfte gewissermaßen in einem Territorium nur eine Lizentstätte geben, während es mehrere Zollstätte haben durfte und meistenteils hatte. Pütter bestreitet daher in der zitierten Abhandlung (§ 28), daß im Bergischen ein Lizent sein dürfte, weil Berg und Cleve einst „von derselben Landesherrschaft abhingen".

[5]) Brandenburg: Handbuch der Zollverfassung und der Zollgesetze (Berlin 1800) S. XXXXV berichtet von einem Lizent, den Gustav Adolf 1631 an der Mündung der Havel in die Elbe errichtete, und der auch nach dem Kriege bestehen blieb.

[6]) Die Stände hielten sich für völlig berechtigt dazu; einer machte es dem andern nach. Vgl. Falke: Geschichte des deutschen Zollwesens S. 209.

[7]) Ein anderer Unterschied zwischen Zoll und Lizent, der wohl auch auf den Ursprung des letzteren zurückgeht, ist, daß es von diesem keine Befreiung gab, während bei den Zollstätten z. B. der Adel oft weitgehende Befreiung oder Begünstigung genoß. Vgl. Brandenburg: ibid. S. 132.

Pütter sieht den Hauptunterschied der bestehenden Lizente und Zölle darin, daß der Zoll in einem Territorium mehrmals, je nach der Zahl der Zollstätten, von denselben Waren eingefordert wurde, der Lizent dagegen nur einmal. Auch haftete der Lizent nicht immer an einem bestimmten Orte wie der Zoll, sondern bisweilen an einer ganzen Flußstrecke. Als Beispiel diene der clevische Rheinlizent[1]). Er wurde auf der clevischen Strecke des Rheins nur einmal erhoben, aber entweder in Ruhrort, oder in Orsoy, Wesel, Rees, Emmerich oder Lobith, je nachdem die Schiffe vorbeikamen, in Orsoy, Rees, Emmerich und wohl auch in Wesel[2]) neben dem alten Zoll. Die Lizente bestanden fort, obgleich sie reichsgesetzwidrig waren. Schon die Wahlkapitulationen Kaiser Matthias[3]) geboten ihre Aufhebung, das Instrument des Osnabrückschen Friedens[4]) ebenfalls, wie noch die Wahlkapitulationen Josephs II.[5]).

Was die pfälzischen Beschwerden anlangt, so hat allerdings in Ruhrort ursprünglich kein Zoll bestanden. Ein Versuch ihn dort einzuführen, den Graf Engelbert von der Mark machte, wurde durch König Wenzel[6]) im Jahre 1379 vereitelt. Doch schon 1587, nach einer Notiz in Büschings Erdbeschreibung[7]), richtete der Herzog von Cleve in Ruhrort einen Lizent ein. Unter den zahlreichen Zollbedrückungen, über die die Stadt Köln 1594 Klage führte[8]), ist auch der neue Lizent zu Ruhrort. Noch gegen Ende des 17. Jahr-

---

[1]) Vgl.: Pütter, in der oben zitierten Abhandlung § 27 u. § 68.

[2]) In Wesel wurde nur von den Waren ein Zoll erhoben, die dort ausgeladen und ins Land versandt wurden. Vgl. R. Roden: Kurzgefaßte Nachricht von dem Finanzwesen, — in Preuß: Friedrich d. Gr. Bd. 4.

[3]) Artikel 20.

[4]) Artikel 9 § 1.

[5]) Artikel 8 § 12. Vgl. über die Einrichtung und Geschichte der Lizente, auch v. Ulmenstein: Geschichte der Zölle in Deutschland. S. 162—172.

[6]) Vgl. Lacomblet: Urkundenbuch zur Geschichte d. Niederrheins III Nr. 833. Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens S. 51.

[7]) Teil 3. Band 1, S. 723. Ausgabe von 1779. B. nennt die Abgabe einen Zoll; es geht aber klar aus Pütters Abhandlung hervor, daß sie ein Lizent war. Der Unterschied zwischen Zoll und Lizent verwischte sich rasch im Gebrauch der Wörter.

[8]) Vgl. v. Ulmenstein S. 164. „Der Stat Cöln Kundschaft und Beweiß der newen Licenten und Impoſten, Anno 1594 zu Regenſpurgk übergeben" — abgedruckt in Häberlins neuester teutscher Reichsgeschichte, Bd. 18 S. X.

hunderts war in Ruhrort nur ein Lizent[1]). Später — wir wissen nicht wann — wurde dann der meursische Zoll nach Ruhrort verlegt[2]) und neben dem Lizent erhoben. Von einer Verlegung des Orsoyer Zolls wissen wir nichts; Orsoy tritt nach wie vor als Zollstätte auf, während Meurs verschwunden ist[3]). Die Beschwerden der pfälzischen Denkschrift waren also so gut wie ganz berechtigt.

Auf Hertzberg machte die maßvolle sachliche Denkschrift Eindruck. Er empfahl Schulenburg, die Zollbeschwerden zu beseitigen, und bemerkte, daß die allgemeine Schiffahrt doch nur bedingungsweise zugestanden sei[4]). Für Schulenburg dagegen stand es fest, daß die Remission um der märkischen Kohlen willen nicht wieder bewilligt werden durfte. Aber die Schiffbarmachung sollte auch nicht durch die Zollsache verzögert werden. Daher wurde dem Residenten zwar eine Untersuchung der Beschwerden versprochen[5]), aber die Remission sogleich verweigert, und ihm bedeutet, daß die Zollfragen mit der Ruhrschiffahrt, die nach den Wahlkapitulationen gar nicht gehindert werden dürfe, auf keine Weise zusammenzubringen seien.

Hertzberg erließ das Schreiben[6]) nach Mannheim ganz im Sinne Schulenburgs. Er akzeptierte das Zugeständnis der allgemeinen Schiffahrt als eine reichsgesetzmäßige Schuldigkeit und betonte, daß der bergische Kommissar die Notwendigkeit des Schleusenbaus zugegeben habe.

---

1) Das 1696 von Kurfürst Friedrich III. genehmigte Zollreglement ergeht noch für den „Lizent zu Ruhrort".

2) Vgl Roden: Kurzgefaßte Nachricht von dem Finanzwesen, S. 452: „Der frimeursrheinsche Zoll im Fürstentum Meurs wird zu Ruhrort eingehoben".

3) Roden unterscheidet noch genau zwischen Zoll und Lizent (sehr sorgfältig, denn meistens wurde in jener Zeit Zoll und Lizent synonym gebraucht). In Ruhrort, Orsoy, Rees, Emmerich, Lobith und Malburgen sind nach Roden die preußischen Rheinzölle. Danach scheint eine Verlegung des Orsoyer Zolls nicht stattgefunden zu haben. Roden fährt fort: „Außer diesen Zollkontors sind noch zwei Lizentkontors auf dem Rhein, wo die ein- und ausgehenden Rechte bezahlt werden, nämlich in der Auffahrt zu Lobith, in der Niederfahrt zu Ruhrort". Die Einmaligkeit des Lizents war also festgehalten; er ist nur so gelegt, daß ihm kein Schiff entgehen konnte. Roden führt Lobith als Zollstätte auf. Nach Pütter scheint früher dort nur ein Lizent erhoben zu sein. Es wäre möglich, daß hier eine ganz neue Zollanlage geschehen ist.

4) Schreiben vom 25. Februar 1773.

5) Am 13. März 1773.

6) Datiert 13. März 1773.

Hertzberg erwartete, daß man sich in Mannheim nach solcher Behandlung auf nichts einlassen würde. Indessen wollte wohl der Kurfürst dem mächtigen Gegner, der noch dazu den Zwang der Reichsgesetze für sich gebrauchen konnte, keinen Anlaß zur Verstimmung geben; er mag gehofft haben, durch freundliches Entgegenkommen auch die Erfüllung der eigenen Wünsche zu erlangen[1]). Ferner wirkte wahrscheinlich die von Knapp gegebene Erklärung nach, die das preußische Schreiben nicht unbenutzt gelassen hatte.

So ging der Kurfürst auf die Konferenz ein, machte aber ausdrücklich den Vorbehalt, daß preußischerseits nichts gegen das Zollrecht der Herrschaft Broich geschehe und die Zollbeschwerden so erledigt würden, wie es „ohnfürdenklicher Besitz" und „feierlichst beschworene Verträge" erfordern[2]).

Der bergische Kommissar, Geheimrat Knapp, wurde instruiert, einen kurfürstlichen Zoll auf der Ruhr, wenn irgend möglich, zustande zu bringen, jedenfalls aber auf der Zollremission und dem broichschen Zollrechte zu bestehen. Prinz Georg hatte auch in Mannheim um den Schutz seines Rechtes flehentlich gebeten, den jüngst geforderten Nachweis jedoch nicht führen können.

Unterdessen war von der clevischen Kammer das Schleusengeld mit Hinzuziehung der märkischen Kaufleute festgesetzt worden: bei jeder Schleuse sollte für ein Schiff[3]) flußabwärts ein Taler, flußaufwärts ein halber Taler bezahlt werden; allein für die märkischen Kohlen wurde eine bedeutend geringere Abgabe vorgesehen, um ihnen die Konkurrenz mit den fremden zu erleichtern.

Für den gleichen Zweck nutzte die Kammer auch eine der pfälzischen Forderungen aus. Sie war fest entschlossen, die broichschen und hugenpotschen Ansprüchen für kein einziges der märkischen Produkte gelten zu lassen; wenn aber die Essenschen und Werdenschen den geforderten Abgaben unterworfen wurden, konnte es der Kammer nur willkommen sein. Die Ungerechtigkeit war leicht mit einem Schein des Rechts zu versehen: Die von Broich und Hugenpot vorgelegten Schriftstücke zeigten, daß die Abgaben bisher von Essenschen

[1]) Vgl. auch S. 91.

[2]) Schreiben der pfälzischen Geheimen Etats- und Konferenz-Minister, datiert: Mannheim, den 24. März 1773.

[3]) Es wurde eine Durchschnittsladung von 600 Zentnern angenommen (= 400 Gang).

und Werdenschen Kohlen, welche die Mülheimer vorbeigebracht hatten, erhoben waren; Preußen brauchte nur zu erklären, daß es gegen eine fernere derartige Erhebung nichts einwenden wollte. Damit waren die Ansprüche noch nicht anerkannt; die fremden Kohlen aber wurden verteuert und den broichschen Wünschen wenigstens etwas nachgegeben.

Die Zustimmung der beiden kleineren Ruhrstaaten zum Schleusenbau erfolgte binnen kurzer Zeit. Die Äbtissin von Essen schloß mit Elsbruch und Co. einen Kontrakt ab[1]): sie übernahmen den Bau der Schleusen im Essenschen Gebiet und zahlten für die Konzession 215 Taler, außerdem jährlich 50 Taler, wofür ihnen die Erhebung des Schleusengeldes zustand.

Der Abt von Werden machte erst Schwierigkeiten, gab sie aber bald auf, als die Kammer einen gewissen Druck ausübte, und erklärte sich bereit, den Bau auf eigene Kosten auszuführen[2]).

Am 2. September 1773 traf der preußische Kommissar — es war wieder Kriegsrat Bernuth — mit dem bergischen, Geheimrat Knapp, zur Konferenz zusammen, abermals in Mülheim an der Ruhr.

Knapp brachte zunächst die bergischen Forderungen zur Sprache. Den neuen Ruhrzoll lehnte Bernuth anfangs ganz ab, doch gestattete er schließlich die Erhebung einer mäßigen Redevance (nicht eines Zolles) von den passierenden Waren, falls Einbußen in den Landzoll-Einkünften nachgewiesen würden; die märkischen Kohlen aber sollten auch davon frei bleiben, „da dies Produkt keine Auflage leiden könne". Knapp war damit nicht zufrieden, vermochte aber nicht mehr zu erreichen.

So sehr sich auch Bernuth bemühte, die Ruhrorter Zollbeschwerden, als nicht zur Sache gehörig, fernzuhalten, Knapp ließ davon nicht ab und forderte die Wiedereinführung der Remission als unerläßliche Bedingung. Der preußische Kommissar suchte die Streitfrage zu verkehren; er erklärte verletzt: man darf dem Könige nicht sein Recht beschränken, die eigenen Untertanen milder als die fremden im Zoll zu behandeln; Knapp ließ sich nicht irre machen.

[1]) Im Mai oder Anfang Juni 1773.

[2]) Greve: „Die Kanalisierung der Ruhr" — berichtet, daß der Abt durch die Androhung militärischer Exekution zum Nachgeben bewogen sei. Davon findet sich in den Akten keine Andeutung; es ist aber auch nicht abzuweisen.

Endlich griff Bernuth zu der Versicherung, daß die ins Ausland gehenden märkischen Kohlen im Ruhrorter Zoll ebenso herangezogen werden sollten wie die bergischen; aber auch da noch hielt sein Gegner an der Remission fest, als an vertragsmäßigem, gutem Recht.

Die broichschen und Hugenpotschen Ansprüche wies Bernuth wiederum schroff zurück; er sah die Belege gar nicht an, sondern erklärte, für die Märker, die den Fluß bisher gar nicht befahren hätten, sei der Zoll neu und darum reichsgesetzwidrig[1]); jeden Versuch ihn zu erheben, werde der König mit Repressalien beantworten. Als er jedoch mit dem uns bekannten Zugeständnis kam, rückte ihm Knapp sofort die Unbilligkeit vor und wies es von sich. Die schlecht gestützten Hugenpotschen Forderungen ließ der bergische Kommissar bald fallen, um auf den broichschen in ihrer ganzen Ausdehnung desto fester zu bestehen.

Wie vor einem Jahre kam man zu keiner Einigung. Bernuth drängte weiter und lenkte die Verhandlung auf den Schleusenbau. Knapp ging darauf ein, verwahrte sich aber nachdrücklich gegen jede Nachgiebigkeit in den behandelten Fragen. Rasch verständigte man sich: der Kurfürst übernahm die Schleusenbauten und ihre Erhaltung gegen Erhebung des Schleusengeldes.

Auch der von der clevischen Kammer festgesetzte Betrag des Schleusengeldes fand den Beifall des bergischen Kommissars. Als aber Bernuth für die märkischen Kohlen geringere Abgaben beantragte, „damit der Brand nicht verteuert würde“, stieß er auf Widerstand. Knapp hob geschickt hervor, daß die Schleusen gerade um ihretwillen gebaut würden. Bernuth wußte sich zu helfen; er bewog[2]) die märkischen Kohlenverschiffungs-Unternehmer, für eine Jahreseinnahme von 860 Talern bei jeder Schleuse Bürgschaft zu leisten; worauf Knapp in eine Vergünstigung für alle Schiffe der Unternehmer willigte[3]).

---

[1]) Diese Argumentation ist wenig stichhaltig. Das General-Direktorium machte sie sich auch nicht zu eigen.

[2]) Bernuth benutzte zur Rücksprache mit den Unternehmern einen Sonntag, der die Verhandlungen ruhen ließ.

[3]) Danach bezahlten die Unternehmer für jedes Schiff, ob es Kohlen oder andere Waren geladen hatte, 40 Stüber Schleusengeld bei der Niederfahrt. Bei der Auffahrt bezahlten auch sie $1/2$ Taler (30 Stbr.), da stromaufwärts kaum Kohlen verschifft wurden.

Hinsichtlich der Schleusen kam so eine Verabredung zustande, die beide Teile befriedigte. Da jedoch die allgemeine Schiffahrt noch nicht zugestanden war, schwebte der Beschluß in der Luft. Vernuth versuchte es am Schluß der Konferenz mit einem Gewaltstreich. Er verwarf noch einmal alle von Knapp gemachten Anstände als nicht zur Sache gehörig oder reichsgesetzwidrig, erklärte, daß er kraft seines Amtes als Kommissar die Unternehmer anweisen werde, mit der Verschiffung aller Waren Ruhr auf und ab zu beginnen, und drohte mit Repressalien gegen die Mülheimischen und bergischen Schiffe in Ruhrort, falls der Schiffahrt irgend welche Hindernisse bereitet würden. Der bergische Kommissar erwiderte sehr ruhig: „Bis zur allgemeinen Schiffahrt ist es noch nicht", und hielt die Beschränkung des Transportes auf bergische und märkische Kohlen aufrecht[1]).

So war die Konferenz ergebnislos, die schöne Verständigung über den Schleusenbau nichtig. Die Mannheimer Minister machten in einem Schreiben[2]) an das preußische Kabinettsministerium aufs neue die allgemeine Schiffahrt und den Schleusenbau von der Erfüllung der pfälzischen Forderungen abhängig. Der Kurfürst habe jetzt durch die Tat bewiesen, daß er dem Könige gefällig sein wolle, sogar zum Schaden der eigenen Untertanen; er erwarte gleiches Entgegenkommen von Preußen. Sie versuchten dieselbe Waffe, die dem Gegner so gute Dienste leistete, auch für sich zu gebrauchen: auf Grund der Reichsgesetze[3]) beschwerten sie sich gegen die Verlegung des Orsoyer und Meurser Zolls nach Ruhrort.

Prinz Georg wandte sich direkt an den König[4]) und beklagte sich über die Ablehnung, die sein Zollrecht und seine Berufung gegen die Aufhebung der Remission erfahren hatte.

Friedrich wies das Schreiben, ohne seine Meinung zu äußern, dem Kabinettsministerium zu. Graf Hertzberg empfahl abermals dem General-Direktorium, die broichschen und pfälzischen Forderungen tunlichst zu berücksichtigen.

---

[1]) Mit dem Protokoll der Konferenz und dem Bericht darüber an den Kurfürsten schließen die bergischen Akten; wir sind von jetzt ab nur auf preußische angewiesen.

[2]) Datiert Mannheim, 5. November 1773.

[3]) Wahlkapitulationen Josephs II. Art. 8, § 1.

[4]) Schreiben datiert: Darmstadt, 16. Dezember 1773.

Aber Schulenberg verließ seinen alten Standpunkt auch nicht um eines Haares Breite. Er verweigerte die Redevance, welche Bernuth bedingungsweise zugestanden hatte, weil keine Einbußen, sondern eher eine Vermehrung der bergischen Landzoll-Einkünfte zu erwarten sei. Bernuths Versicherung, daß die für das Ausland bestimmten märkischen Kohlen durch die Zollremission auch nicht begünstigt werden sollten, bezeichnete schon die clevische Kammer als nur zur Beschwichtigung Knapps geschehen. Ja selbst die Bürgschaft, die Elsbruch und Co. für eine gewisse jährliche Schleusengeld-Einnahme geleistet hatten, wollte Schulenburg in Vergessenheit geraten lassen.

Zu der neuen Beschwerde bestritt er dem Kurfürsten die Berechtigung, indem er in Abrede stellte, daß der Ruhrorter Zoll durch Verlegung anderer entstanden sei, daß irgend ein reichsgesetzwidriges Verfahren vorliege. Wie früher, wies er die Ruhrorter Sache aus diesen Verhandlungen fort.

Das broichsche Zollrecht wurde nach wie vor verworfen, weil es nicht als reichskonstitutionsmäßig erwiesen sei. Daß die Herrschaft fernerhin von den Essenschen und Werdenschen Produkten Abgaben erhob, wollte auch Schulenburg gnädig geschehen lassen.

Hertzberg, der hier keine selbständige Politik verfolgte, antwortete den Mannheimer Ministern ganz nach dem Wunsche Schulenburgs, und wies sie auf die Schleusengelder hin, die etwaige Einbußen in den Landzoll-Einnahmen sicher decken würden [1]).

Beachtet man die Sorge, die das General-Direktorium um die märkischen Landzölle hatte, so erscheinen Schulenburgs Prophezeiungen über die Zukunft der bergischen Landzölle etwas wunderlich, zumal bei der Lage des Herzogtums Berg die Furcht, Einbußen zu erleiden, viel berechtigter war als bei der Grafschaft Mark [2]).

Wenn der Ruhrorter Zoll nicht durch Verlegung anderer Zölle entstanden war, konnte man Preußen keinen Verstoß gegen die Reichsgesetze vorwerfen. Denn trotz der Beseitigung der Remission hielt sich der Zoll ja noch immer in den Grenzen des anerkannten Tarifs, und Erhebungen darüber hinaus versprach Schulenburg abzustellen. Freilich verletzte die Aufhebung der Remission die Zoll-

---

[1]) Schreiben Hertzbergs nach Mannheim, Berlin, 21. Februar 1774.

[2]) Vgl. Seite 122, Anmerk. 1.

konvention des Jahres 1699; um diesen Punkt drückte sich der preußische Minister behutsam herum.

Was Broich anlangt, so war nur nachgewiesen, daß der Zoll ungefähr seit 1680 von allen passierenden Schiffern ohne Protest erlegt war — ein Beweis, der auch dem Kurfürsten nicht genügt hatte. Von juristischem Standpunkt aus war die Ablehnung des Zollrechtes kaum angreifbar, da noch dazu seine Ausübung nur etwa für die letzten neunzig Jahre belegt war[1]).

Die allgemeine Schiffahrt nahm Schulenburg trotz alledem hin, als ein Gut, das ihm den Reichsgesetzen nach zustand, für das er gar keine Gegenleistung schuldig war. Es tritt hier klar zutage, daß die Konferenzen eigentlich nur Komödien waren; ob es dem Kurfürsten gefiel oder nicht, das mächtige Preußen nahm sich doch, was es wollte. Sehr zustatten kam ihm freilich dabei, daß Nesselrode mit der Erweiterung der Schiffahrt den Anfang machte, indem er Holz auf der Ruhr transportierte. Diese Tatsache bewog auch das preußische Kabinettsministerium, dem Vorgehen Schulenburgs sogleich zuzustimmen.

So wurde durch ein Reskript vom 26. Februar 1774 die clevische Kammer ermächtigt, mit der allgemeinen Schiffahrt zu beginnen und, wenn nötig, Repressalien zu gebrauchen. Darauf brachte die Kammer die Eröffnung der allgemeinen freien Ruhrschiffahrt im Duisburger Intelligenzblatt zur öffentlichen Kenntnis.

Der Kurfürst fügte sich stillschweigend. Die verschiedensten Waren passierten auf der Ruhr ungehindert, und der bergische Ingenieur Wauters teilte Bernuth mit, daß er auf kurfürstlichen Befehl Pläne und Kostenanschläge für die Schleusen verfertigt habe. Doch sollte der Bau im Bergischen erst beginnen, wenn im Märkischen damit angefangen war[2]).

Wahrscheinlich wollte die Düsseldorfer Regierung mit dieser

---

[1]) In den Wahlkapitulationen wurde für alle Zölle eine kaiserliche Bewilligung gefordert. Das Instrument des Westfälischen Friedens läßt auch Zölle, die durch langen Gebrauch eingeführt sind, zu (telonia usu diuturno introducta). — Joh. Jak. Moser (Betrachtungen über die Wahlkapitulationen Josephs II., Frankfurt a. M. 1777 S. 270) hält den „langen Gebrauch" für hinreichend erwiesen, wenn die Ausübung des Zolls etwa um 1550 schon belegt werden kann, mindestens aber vor 1618. Vgl. Seite 124 Anmerk. 2.

[2]) Unterm 16. Februar 1774 stellte Schulenburg den Bericht Bernuths darüber dem Kabinettsministerium zu.

Bedingung noch einen letzten Versuch machen, die Sache zu verschleppen. Es kam jedenfalls darauf hinaus; und die Begründung, man wünsche eine Garantie für die Ausführung und das Gelingen der Schleusenbauten zu haben, war wohl bloßer Vorwand.

Der Kurfürst war vor der größeren Macht zurückgewichen. Denn wenn auch die Reichsgesetze immer ins Vordertreffen geschoben waren, die Kraft gab ihnen der mächtige Staat, der hinter ihnen stand. Freilich hatten die preußischen Forderungen der allgemeinen Schiffahrt und der Schiffbarmachung das Reichsrecht unbestreitbar für sich. Das erkannte die Mannheimer Regierung schon im April 1771; es ist anzunehmen, daß sie von vornherein mit wenig Zuversicht ihre Zustimmung von Bedingungen abhängig machte. Aber auch der Kurfürst glaubte die Reichsgesetze auf seiner Seite zu haben, wenn er sich über die Verlegung des Meurser und Orsoyer Zolls nach Ruhrort beschwerte. Sie berechtigten ihn in diesem Falle sogar zur Selbsthilfe[1]). Er wagte sie nicht, weil ihm die Macht fehlte.

Es ist allerdings die Frage, ob der Kurfürst hinsichtlich des Ruhrorter Zolls Preußen auf rechtlichem Wege hätte beikommen können. Wenn Schulenburg behauptet, daß an diesem Zoll nichts Reichsgesetzwidriges wäre, so ist das falsch. Vor den Wahlkapitulationen konnte schon die Zollverlegung und der Lizent nicht bestehen. Aber die brandenburgischen Fürsten hatten von Kaiser Friedrich III. ein Privileg erhalten[2]), das ihnen die beliebige Verlegung und Erhöhung alter Zölle, sowie die Errichtung neuer in allen ihren Ländern gestattete. Die fortbestehende Giltigkeit des Privilegs war anerkannt[3]). Nach ihm war der Ruhrorter Zoll gerechtfertigt.

---

[1]) Die Wahlkapitulationen berechtigten im Falle von Zollbeschwerden zur Selbsthilfe, und zwar jeden Reichsstand in weitem Umfange („so gut er kann"): Wahlkapitulationen Josephs II. Art. 8 § 20. — Die Bestimmung findet sich zuerst in den Wahlkapitulationen des römischen Königs Ferdinands IV. Sie ist eine Bankerotterklärung des Reichs. Das Faustrecht erwachte wieder, und nur den bestehenden Machtunterschieden ist es zu danken, daß es nicht ausbrach.

[2]) Das Privileg, 1456 gegeben, ist abgedruckt bei Lünig, Teutsches Reichsarchiv, Pars spec. Abschnitt 3, Seite 308. Das Privileg gestattet den Markgrafen von Brandenburg und ihren Erben, „in ihren Landen, wo sie die itzt haben oder hinfüro überkommen werden", bestehende Zölle zu erhöhen und neue einzurichten.

[3]) Das Privileg ist erlassen „mit gutem Rat der Fürsten, Grafen, Edlen und des Reichs Getreuen". Seit Ferdinand IV. findet sich in den Wahl-

Keiner der preußischen Minister hat sich auf das Privileg dem Kurfürsten gegenüber berufen. Schulenburg hielt es wohl für vorteilhafter, einen Verstoß gegen die Reichsgesetze überhaupt gar nicht zuzugeben.

VI.

Der Schleusenbau auf der Ruhr.

§ 1. Die Verhandlungen mit Elsbruch und Co. und mit Kapitän Franciscy. Übernahme der Schleusenbauten durch die Besitzer der Schlachten.

Die Bedingungen, unter denen die märkischen Kohlen-Verschiffungs-Entrepreneurs die Schleusenbauten auf eigene Kosten ausführen wollten, waren der Hauptsache nach: Erlaß des Impostes von einem Stüber, den jeder ins Ausland gehende Gang märkischer Kohlen entrichten mußte, und Verlängerung des Kontraktes, der ihnen allein die Verschiffung der märkischen Kohlen zusicherte, auf fünfzig Jahre. Außerdem beanspruchten sie den vollen Genuß der Schleusengelder, jener Abgaben, welche die Schiffe für die Durchschleusung bezahlten.

Der Kammerpräsident von Ostau trat bei dem Minister von Schulenburg für diese Forderungen ein. Die Unternehmer hatten sich durch pünktliche Lieferungen in das Ruhrorter Depot das Vertrauen Ostaus in vollem Maße erworben[1]). Bei dem großen Risiko, das sie hinsichtlich der starken Strömung der Ruhr und den häufigen zerstörenden Eisgängen auf sich nahmen, hielt er es für billig, ihnen große Vorteile zu geben, zumal Elsbruch eine Herabsetzung der

---

kapitulationen die Verfügung, daß dergleichen Privilegien durch das Zollbewilligungsrecht der Kurfürsten nicht beeinträchtigt seien (Wahlkapit. Josephs II. Art. 8 § 21). Die zeitgenössischen Rechtslehrer besprechen dies Privileg als anerkannte Tatsache. Vgl. Fr. Chr. Jon. Fischer: Lehrbegriff sämtlicher Kameral- und Polizeirechte Bd. II. Nr. 599. Auch Nichtpreußen vgl. v. Ulmenstein: Geschichte der Zölle in Teutschland S. 179 ff. — Ferner preußische Verwaltungsbeamte: v. Beguelin: Akzise und Zollverfassung S. 219. — Brandenburg: Handbuch der Zollverfassung und Zollgesetze der Kurmark Brandenburg S. XI. — Falke: Gesch. d. deutschen Zollwesens S. 55.

[1]) Die Ruhrorter Kohlen-Niederlage-Kasse wirtschaftete mit aktiver Bilanz. Ein Teil ihrer Schulden war schon abgetragen.

Transportkosten für die Kohlen in einigen Jahren versprach. Den Ausgangs-Impost aufzuheben, dazu machte auch schon die Rücksicht auf die märkische Kohlenproduktion geneigt.

Ostau hoffte, die Zustimmung Schulenburgs rasch zu gewinnen, und schon im nächsten Frühjahr den Beginn der Schleusenbauten zu sehen. Aber dem Minister war unterdessen von anderer Seite ein scheinbar viel günstigeres Angebot zugegangen.

Im Mai 1763 hatte sich ein Kapitän Franciscy an den König mit der Bitte gewandt, die Ruhr auf die Möglichkeit einer Schiffbarmachung hin untersuchen zu dürfen. Bereitwillig war ihm die Erlaubnis erteilt worden, und im Herbst 1772 — in der Zwischenzeit hatte er nichts von sich hören lassen — meldete er sich bei Schulenburg mit dem Plane, eine Schiffahrt auf der Ruhr anzulegen.

Die Vergangenheit Franciscy's ist unbekannt. Wahrscheinlich war er ein abgedankter Offizier. Des Deutschen war er nicht mächtig; die Verhandlungen zwischen ihm und dem General-Direktorium wurden französisch geführt. In seiner formgewandten, aber großsprecherischen und aufdringlichen Art erinnert er an Lessings Riccaut.

Als bevollmächtigtes Mitglied einer großen vermögenden Handelsgesellschaft, auf deren Kosten die Schiffahrt angelegt werden sollte, stellte sich Franciscy vor. Er verlangte ein zwanzigjähriges ausschließliches Privileg, das nur seine Gesellschaft zur Schiffahrt auf der Ruhr, und zwar mit allen Waren[1]), berechtigte. Dafür wollte sie dem Könige die ersten zehn Jahre eine jährliche Pacht von 1000, die letzten zehn von 2000 Taler zahlen.

Schulenburg nahm an den geforderten Privileg zwar Anstoß; auch fiel es ihm auf, daß Franciscy sich weigerte, die übrigen Mitglieder seiner Gesellschaft zu nennen. Aber die versprochene Pacht erschien sehr vorteilhaft, und als der Unternehmer gar den Ausfall in den Landzoll-Gefällen zu ersetzen sich verpflichtete, war der Minister schon halb gewonnen.

Allerdings war zunächst der mit Elsbruch und Co. geschlossene Kontrakt über den Kohlentransport im Wege. Franciscy wurde aufgefordert, sich mit ihnen auseinanderzusetzen. Auch um die

[1]) Doch verpflichtete sich Franciscy sogleich, die Ein- und Ausfuhrverbote zu achten, die in den königlichen Territorien bestanden.

Konzession der Nachbarstaaten sollte sich der Kapitän selbst bewerben; doch wurde ihm weitgehende Förderung seines Projektes versprochen; Schulenburg stellte ihm sogar ein „Versicherungsschreiben" aus, das ihn nicht nur den Regierungen und den Unternehmern empfahl, sondern ihm auch, bei Erfüllung der Bedingungen, das Schiffahrtsprivileg schon sicher verhieß.

Ganz unbegründet erschien Schulenburg Franciscy's Bitte, die Sache geheim zu halten. Er gestand sie ihm zu, machte aber, wie es die Lage mit sich brachte, dem clevischen Kammerpräsidenten die nötigen Mitteilungen.

Mitte November 1772 begab sich Franciscy nach dem Westen, um sein Vorhaben an Ort und Stelle zu betreiben. Er wurde in Cleve bereits im Dezember erwartet, da er jedoch nicht eintraf, auch keine Nachrichten von sich gab, nahm Ostau die Verhandlungen mit Elsbruch und Co. wieder auf.

Man hatte jetzt die Wahl zwischen zwei Gesellschaften, und Kriegsrat Bernuth machte sich diesen Umstand mit gutem Erfolge zunutze. Die fünfzig Jahre des Privilegs und den Erlaß des Ausgangs-Impostes mußte er ihnen zugestehen, da sie erklärten, ohne die erste Bedingung ihre holländischen Genossen zu verlieren, und ohne die zweite der Konkurrenz der fremden Kohlen nicht gewachsen seien. Aber er brachte sie dazu, 500 Taler jährlich von dem auswärtigen Debit der Steinkohlen in die königliche Kasse zu entrichten, und nach Ablauf des Privilegs die Schleusen unentgeltlich dem Könige zu überlassen. Ein ungemein günstiges Ergebnis: nach 50 Jahren bekam der Staat den schiffbaren, mit Schleusen versehenen Fluß geschenkt.

Aber dem General-Direktorium waren selbst diese Zugeständnisse noch nicht vorteilhaft genug; es bestand auf dem Ausgangs-Impost und wollte den Kontrakt nur auf höchstens dreißig Jahre abschließen. Das Angebot Franciscy war verlockender.

Dieser kam Anfang April 1774 endlich in Cleve an, durch einen Prozeß in Wetzlar lange aufgehalten, wie er sagte. Dem Kammerpräsidenten fiel das Verhalten des Kapitäns bald auf. Er forderte strenge Geheimhaltung seiner Sache, während er mit Pfalz und Werden, die ihm keine Schwierigkeiten machten, in offenkundigen Beziehungen stand. Sein Schiffahrtsprojekt hüllte er hartnäckig in Dunkel. An Schleusenbauten dachte er sicher nicht; die Kammer

vermutete, daß er die Schiffe mit Maschinen über die Schlachten ziehen wollte — ein Verfahren, das auf kleineren Wasserstraßen Hollands wohl ganz dienlich, aber für die schweren, breiten Kohlennachen gar nicht anzuwenden war.

Es schien, als ob Franciscy es nicht ernst meine mit seinem Projekt. Ostau kam der Verdacht, daß er die Verhandlungen absichtlich in die Länge zöge, um die andern Unternehmer zum Aufgeben ihrer Meldung zu bringen. Denn Elsbruch war auf langes Warten nicht eingerichtet; seine holländischen Geschäftsfreunde wurden ungeduldig; sie wollten rasch Gewißheit haben, um über ihre Gelder danach verfügen zu können.

Trotz dieser Bedenken Ostaus ließ Schulenburg den Kapitän doch nicht fallen. Dieser war bald hier, bald dort; verhandelte mit den Ruhrstaaten und mit den märkischen Unternehmern. Als er sich mit letzteren nicht einigen konnte, suchte er ihre Zuverlässigkeit bei Schulenburg zu verdächtigen und ihr Verhalten ihm gegenüber als Hartnäckigkeit darzustellen, um den Minister so zu einem Eingriff zu veranlassen. Dieser aber schöpfte jetzt wohl auch Verdacht und lehnte es bestimmt ab, irgend welchen Einfluß auf die Unternehmer zugunsten Franciscys auszuüben[1]).

Da ging der Kapitän plötzlich mit Elsbruch und Co. einen Kontrakt ein, der ihm einen billigen Transport seiner Waren auf der Ruhr sicherte. Die Kammer kam sich genarrt vor; Schulenburg befahl[2]), mit Elsbruch und Co. abzuschließen und sich nicht länger von Franciscy „amüsieren" zu lassen.

Aus Düsseldorf teilte dieser dem Minister mit, daß er und seine Associés ihr Projekt suspendierten, bis Elsbruch und Co. die Lektion erhalten hätten, die ihnen sicher bevorstünde: Denn das Mißlingen ihrer Schleusenbauten sei über jeden Zweifel erhaben. „Wenn ihnen die Augen aufgehen über ihre Dummheit[3]), werden sie den Schleusenbau ganz aufgeben oder gar dem Könige zur Last fallen."

In einem zweiten Schreiben suchte Franciscy nachzuweisen, daß die Unternehmer aus dem Privileg des Kohlentransportes einen

[1]) Schreiben, datiert 7. Juli 1773.

[2]) Reskript vom 7. Juli 1773.

[3]) imbécilité.

unverhältnismäßig hohen Gewinn zögen; er machte darauf aufmerksam, daß sie ihm selber geringere Frachtpreise bewilligt hatten als der königlichen Kasse[1]).

Schulenburg antwortete kühl dankend[2]).

Die clevische Kammer vermutete in Franciscy einen pfälzischen Spion, der die preußischen Schiffahrtspläne auskundschaften und womöglich hintertreiben sollte. In den bergischen Akten findet sich kein derartiger Hinweis auf den Kapitän; sein Betragen war allerdings danach angetan, solchen Verdacht zu erwecken.

Mögen die Absichten Franciscys gewesen sein, welche sie wollen, seine beiden letzten Schreiben blieben nicht wirkungslos: Schulenburg suchte jetzt noch mehr als vorher die Forderungen der märkischen Unternehmer zu drücken. Die Verhandlungen zogen sich darüber noch weiter hin; was Elsbruch schon lange befürchtet hatte, trat ein: die holländischen Kaufleute schieden aus der Gesellschaft aus. Infolgedessen verlor sie viel Kapital; die Unternehmer mußten, zum großen Bedauern Ostaus, zurücktreten[3]). Doch machten sie bald[4]) darauf noch einmal ein Angebot; natürlich konnten ihre Bedingungen jetzt nicht so günstig sein wie früher. Sie verlangten bedeutende Vorschüsse und für sich allein das Recht, märkische, für den auswärtigen Debit bestimmte Produkte auf der Ruhr zu transportieren.

Diese Forderungen, namentlich die zweite, fand man in Berlin unannehmbar. Gegen Privilegien, die den Nutzen eines Unternehmens auf einen oder wenige beschränkten, die anderen dagegen mehr oder minder der Ausbeutung durch diese wenigen preisgab, hatte schon Schulenburg eine gewisse Abneigung, wie sie später bei Heinitz, wohl hervorgerufen durch die physiokratischen Ideen, ausgesprochen vorhanden war. Die Unternehmer wurden abschlägig beschieden.

---

[1]) Die Kohlen wurden für $12\frac{1}{2}$ Stbr. pro Gang nach Ruhrort transportiert, während Franciscy nur 9 Stbr. entrichten sollte. Dabei ist aber zu beachten, daß Franciscy den Wassertransport bei Königssteel beginnen lassen wollte, während das Bergamt die Kohlen weiter oberhalb einladen ließ. Diesen Umand übersah Schulenburg gänzlich.

[2]) Unterm 21. Juli 1773.

[3]) Der Kammerbericht darüber ist datiert: 27. September 1773.

[4]) Wahrscheinlich Anfang 1774.

Wenn die Abneigung gegen Privilegien irgendwo berechtigt war, so war es bei der Ruhrschiffahrt. Angesichts der schlechten Landwege wäre die Sperrung des schiffbaren Flusses für den allgemeinen Verkehr eine unerträgliche Vorenthaltung gewesen, zu geschweigen, daß der ganze Nutzen der Wasserstraße nur erschöpft werden konnte, wenn sie für jedermann offen stand. Eine Privatgesellschaft konnte nur unter besonders günstigen Umstanden die kostspieligen Schleusen bauen und dann den Fluß der Allgemeinheit freigeben. Die günstigen Umstände waren durch die Schuld des General-Direktoriums verpaßt. Die Ablehnung des letzten Angebots der Unternehmer war von einschneidender Bedeutung. Man erkannte, daß mit der alten Praxis, die Ruhrschiffahrt als ein privates Unternehmen ohne Kosten und Risiko des Staates ausführen zu lassen, gebrochen werden mußte, daß, um die Schiffahrt als Allgemeingut zu gewinnen, der Staat sich wenigstens nicht ganz den Opfern entziehen durfte, welche sie erforderte. In der clevischen Kammer setzte sich diese Erkenntnis zuerst durch; das General-Direktorium folgte widerstrebend; es versuchte zunächst noch, die königlichen Kassen möglichst aus dem Spiele zu halten.

Ein Reskript vom 24. Januar 1774 befahl, die Schlachtenbesitzer in der Grafschaft Mark zum Schleusenbau zu ermuntern und in den Nachbarstaaten den Bau den Landesherren zu überlassen.

Die Kammer fand die Schlachtenbesitzer diesem Ansinnen nicht abgeneigt. Die Bauten waren vorteilhafte Kapitalsanlagen, die Schleusengelder, deren Genuß den Erbauern zustehen sollte, verbürgten bei leidlicher Schiffahrt eine gute Verzinsung. Aber erst, als die Kammer Vorschüsse und Darlehen in Aussicht stellte, willigten die Besitzer ein.

Das General-Direktorium war anfangs gar nicht damit einverstanden, daß die königlichen Kassen doch in Mitleidenschaft gezogen wurden. Aber die Kammer erklärte, bei dem Unvermögen der Schlachtenbesitzer seien die Bauten ohne finanzielle Hilfe unmöglich, und so gab es schließlich nach.

Von einem baren Zuschuß des Staates war nicht die Rede. Die Zurücksetzung, welche die westlichen Provinzen vor den östlichen unter Friedrich II. erfuhren, tritt hier wieder zutage. Diese bekamen für Unternehmungen, die den allgemeinen Wohlstand förderten,

Melorationsgelder.[1]) Die westlichen Provinzen erhielten sie sehr spärlich; für die Ruhrschiffahrt wurde nichts dergleichen bewilligt. Der Staat gab nur seinen Kredit her; die nötigen Kapitalien sollten auf die Ruhrorter Kohlen-Niederlage-Kasse negotiiert werden.

In der Grafschaft Mark waren von Hattingen ab drei Schleusen zu bauen: bei dem Hause Clyff, Dahlhausen und Horst. Die erste übernahm der uns bekannte Freiherr von König, die zweite ebenfalls der Besitzer der dortigen Schlacht, ein kölnischer Kammerherr von Elberfeld; die Horster Schlacht gehörte dem Freiherrn von Wendt; er überließ den Bau und damit die Erhebung des Schleusengeldes den Kohlen-Verschiffungs-Unternehmern und verpflichtete sie zu einer jährlichen Abgabe von 25 Talern.

Alle drei Schleusen wurden noch im Jahre 1774 begonnen.

§ 2. Neue Verhandlungen mit den Nachbarstaaten. Die Kanalisierung der Ruhr von Hattingen bis Langschede. Die Rechtsfrage der Schiffbarmachung.

Das Jahr 1775 brach an, ohne daß sich in Essen, Werden und Berg eine Hand zum Schleusenbau rührte. Man hatte im Märkischen angefangen; was der Ingenieur Wauters als Bedingung für den Beginn der Schleusenbauten angegeben hatte, war erfüllt. Technische Gründe für das säumige Verhalten der Nachbarn lagen nicht vor. Das Zögern der bergischen Regierung stellte wieder alles in Frage. Die märkischen Schlachtenbesitzer wollten die angefangenen Bauten nicht fortführen, um ihr Geld nicht aufs Spiel zu setzen.

Schon im Dezember 1774 bat die Kammer deshalb das Bergwerks-Departement, durch Vermittelung des Kabinettsministerium wieder eine Konferenz zustande zu bringen, um einen Termin für den Beginn der Schleusenbauten in allen Ruhrstaaten unwiderruflich festzulegen.

Es ist bezeichnend, daß sich die Kammer nicht zuerst an ihr Provinzial-Departement, sondern an das Bergwerks-Departement wandte; wir sahen, daß das letztere gleich nach seiner Gründung die Ruhrschiffahrt als seine Angelegenheit aufnahm; und jetzt, da sie sich nicht mehr auf den Kohlentransport beschränkte, kam sie mit

---

[1]) Vgl. M. Lehmann: Freiherr vom Stein, I S. 94.

der Verschiffung der Eisen- und Stahlwaren und anderer Produkte immer noch hauptsächlich dem märkischen Bergwesen im letzten Grunde zugute.

Aber die Kammer täuschte sich in ihren Erwartungen. Schulenburg war Anfang 1774 von der Leitung des Bergwerks-Departements zurückgetreten; an seiner Stelle stand der Minister Waitz von Eschen. Er lehnte die Bitte der Kammer ab; sie habe selber genug Autorität, um die Schleusenbauten durchzusetzen, die überdies Sache der Kohlen-Verschiffungs-Unternehmer seien.

Diese Antwort verrät eine kaum begreifliche Unkenntnis des Vorhergegangenen wie der augenblicklichen Lage. Es ist zu bedenken — was wohl auch auf manches Sonderbare in dem früheren Verhalten des General-Direktoriums Licht werfen dürfte —, daß die Herren in Berlin, aus dem Osten der Monarchie stammend und in der Regel dort groß geworden, die ganz verschiedenen Verhältnisse jenseits der Weser wenig kannten. Waitz von Eschen war noch dazu ein Fremder in Preußen, aus hessischen Diensten übergetreten. Schulenburg stammte zwar auch aus Ostelbien und lebte in den dortigen Verhältnissen, aber er hatte im Finanzrat Reichardt einen Beirat, der die westlichen Provinzen ausgezeichnet kannte.

Ostau wandte[1]) sich nun an sein Provinzial-Departement. Schulenburg, der immer noch Chef desselben war, gewann Waitz für den Antrag des Präsidenten, beide Minister zusammen erwirkten bei dem Kabinettsministerium die erbetenen Schreiben. Ostau wollte im Sommer die Ruhr befahren; dabei sollten Kommissare der Ruhrstaaten zugegen sein, um Endgiltiges über den Schleusenbau zu vereinbaren.

Die Schreiben hatten nur bei Essen und Werden Erfolg. Im Essenschen Gebiet entschloß sich der Besitzer der beiden dortigen Schlachten, ein Freiherr Scheel von Schellenberg, zum Schleusenbau.

Der Abt von Werden war nicht reich; die clevische Kammer hätte am liebsten die Werdenschen Schleusen auf königliche Rechnung übernommen, da die Baubedingungen sehr günstig waren. Das General-Direktorium wollte davon wenig wissen. Es traf sich schließlich, daß der Abt doch noch Mittel und Wege fand, die Bauten selber auszuführen.

[1]) Brief Ostaus an Schulenburg 16. März 1775.

Im Bergischen blieb indessen alles beim alten; von den drei Schleusen, die dort nötig waren, fiel eine (bei Kettwig) dem Kurfürsten, die andern (bei Saarn und Mülheim) dem Prinzen Georg zu. Weder der eine noch der andere machte Miene anzufangen.

Ostau sah kein Ende der Verschleppung ab. Bei dem General-Direktorium fand er, vielleicht durch die Schuld des Ministers von Eschen, nicht rechte Unterstützung; es zögerte sogar, weitere, zu den märkischen Bauten nötige Darlehen zu bewilligen. Kurz entschlossen berichtete Ostau an den König unmittelbar. Das hatte guten Erfolg: eine Kabinettsordre vom 26. Oktober 1775 befahl, die Schleusenbauten möglichst zu beschleunigen. Im General-Direktorium war man über diesen eigenmächtigen Schritt des Kammerpräsidenten sehr ungehalten, machte nun aber keine Schwierigkeiten mehr.

Noch vor Einbruch des Winters 1775 wurde die Horster und Dahlhausener Schleuse vollendet.

Die clevische Kammer setzte den bergischen Geheimen Rat davon in Kenntnis und forderte ihn auf, mit den Bauten endlich zu beginnen, zumal die gestellte Bedingung bereits mehr wie erfüllt war.

Aber der Geheime Rat wollte jetzt sogar erst alle Schleusen zwischen Kettwig und Hattingen fertig sehen; eher könne er „das Kapital nicht wagen“[1]).

Die Schiffahrt Engels' im Werdenschen hatte infolge großer Unglücksfälle nicht den Erfolg gehabt, der ihr im Anfang sicher schien[2]). Engels mußte, um das Unternehmen zu halten, die Gesellschaft erweitern: der Freiherr von Nesselrode, der Präsident der bergischen Hofkammer, Freiherr von Ritz zu Scheppen und der Kapitän Franciscy traten im Mai 1773 als Teilhaber ein. So war man in Düsseldorf interessiert, die allgemeine Schiffahrt hinzuhalten, wenigstens so lange, bis sich das junge Unternehmen gekräftigt hatte. Berücksichtigen wir noch die bekannte Abneigung des bergischen Geheimen Rats gegen die Schiffahrt, dann haben wir wohl die Gründe, um derentwillen der Schleusenbau verzögert wurde.

Ostau drang in Berlin auf ein energisches Vorgehen gegen die Säumigen und fand dabei den eifrigen Beistand des Finanz-

[1]) Schreiben Schulenburgs an das Kabinettsministerium vom 26. Febr. 1776.

[2]) Vgl.: „Ein Beitrag zur Ruhrschiffahrt“ in Mallinckrodt's Magazin für Westfalen, und W. Grevel: Übersicht der Geschichte des Landkreises Essen.

rats Reichardt. Auf Veranlassung des General-Direktoriums schrieb Hertzberg nach Mannheim und an den Prinzen Georg. Er wies auf die Grundlosigkeit der Verzögerung hin, dann auf die günstige Kapitalsanlage im Schleusenbau, um mit der Drohung zu schließen, der König werde bei längerem Zaudern die bergischen Schleusen selbst bauen lassen.

Darauf gestand Prinz Georg, daß seine Mittel zum Schleusenbau nicht ausreichten, war aber bereit, ihn mit allen Vorteilen an Elsbruch und Co. abzugeben. Bei dieser Gelegenheit brachte er noch einmal seine Zollansprüche vor[1]).

Das General-Direktorium hatte gegen die Ausführung der Schleusen durch die märkischen Unternehmer nichts einzuwenden. Das Zollrecht wies es wieder als reichsgesetzwidrige Neuerung zurück.

Diese Antwort wurde, wie alle Briefe an den Prinzen, dem Könige zur Unterschrift vorgelegt[2]). Er unterzeichnete, bemerkte aber unwillig auf den Rand des erläuternden ministeriellen Berichtes: Cojoneries. cela ne s'executera pas. c'est peine perdue d'écrire pour cella — eine Äußerung, die in seltsamem Gegensatz stand zu der Kabinettsordre an Ostau, und die den Ministern zeigte, daß vom Könige bei längerem Zaudern der Nachbarn nicht viel Hilfe zu erwarten war.

Die oberste der märkischen Schleusen, die bei dem Hause Clyff, war infolge schlechter Wirtschaft des Freiherrn von König unterdessen noch nicht über die erste Anlage hinausgekommen. Dazu fand der märkische Sachverständige den Bauplatz schlecht gewählt; die Anlage wurde aufgegeben und der Bau weiter oberhalb noch einmal begonnen.

Dies benutzten die pfälzischen Minister, um von einem „Mißlingen" der Clyffschen Schleuse zu reden. Der Kurfürst wünsche erst über den glücklichen Fortgang der Wasserwerke oberhalb ganz sicher zu sein, ehe er das Kapital wage[3]).

Trotz dieser dilatorischen Antwort scheint aber Hertzbergs Drohung Eindruck gemacht zu haben. Die clevische Kammer bekam aus Düsseldorf die Versicherung, daß die Materialien zur Kettwiger Schleuse beschafft würden, auch die Herrschaft Broich angewiesen sei, mit dem Bau zu beginnen. Das war Mitte Juli.

[1]) Schreiben des Prinzen an den König, datiert: Darmstadt, 4. Mai 1776.

[2]) Am 25. Juni 1776.

[3]) Ministerialschreiben, Schwetzingen, 20. Juni 1776.

Indessen August und September vergingen, ohne daß der Prinz Anstalten machte. Auf Antrag Ostaus wollte ihn Schulenburg vor den Entschluß stellen, entweder den Bau sofort anzufangen, oder ihn dem Könige zu überlassen. Doch das Kabinettsministerium, der unwilligen Äußerung Friedrichs eingedenk, riet zu geduldigem Abwarten.

Auch bei der Kettwiger Schlacht war noch nichts von Vorbereitungen zu merken. Das Zaudern der Düsseldorfer Regierung wirkte bedenklich auf die andern Ruhrstaaten zurück; man begann in Essen und Werden langsamer zu Werke zu gehen. Ostau drängte zu energischen Schritten. Schulenburg riß die Geduld. Er bat das Kabinettsministerium, zu erklären: Preußen wird jede weitere dilatorische Antwort als Weigerung zum Schleusenbau auffassen und ihn in den fremden Territorien selbst ausführen. Hertzberg verfuhr mit Unterschied. Der Abt von Werden und der Freiherr Scheel von Schellenberg in Essen bekamen die Drohung in ihrer ganzen Schärfe zu hören. Die Mannheimer Minister jedoch wurden auf die bereits gegebene Düsseldorfer Versicherung hingewiesen und von den Drohungen, die nach Essen und Werden gingen, unterrichtet[1]). Unter dem Eindruck jener königlichen Bemerkung wagte Hertzberg nicht, Pfalz gegenüber den scharfen Ton wieder anzuschlagen. „Es ist nicht abzusehn", schrieb er an das General-Direktorium, „wie Seine Majestät solche Drohung im Territorium eines nicht schwachen Kurfürsten würde realisieren können; Seine Majestät wird nicht gemeint sein, die äußerste Gewalt deshalb anzuwenden."

Die Schreiben taten gute Wirkung. Auch der Kurfürst verhieß für den kommenden Frühling die schleunige Ausführung der Kettwiger Schleuse.

Die clevische Kammer war guten Mutes: das Jahr 1777 sollte alle Schleusen von Hattingen bis Ruhrort fertig sehen[2]).

Noch war das Verhalten des Kurfürsten und des Prinzen Georg sehr zweideutig, als die clevische Kammer zu einer Vergrößerung des Unternehmens schritt.

Schon Elsbruch und Co. waren mit dem Gedanken umgegangen, die Ruhr über Hattingen hinaus schiffbar zu machen. Zu

[1]) Alle drei Schreiben ergingen am 15. November 1776.

[2]) Kammerbericht vom 3. Januar 1777.

Anfang des Jahres 1776 nahm die Kammer diesen Plan auf: von Hattingen bis Herdecke hinauf sollten Schleusen gebaut werden.

Im General-Direktorium fand dies Projekt sogleich einen eifrigen Vertreter in dem Finanzrat Reichardt[1]).

Durch die Ausdehnung der Schiffbarkeit bis Herdecke wurde vor allen Dingen für die Produkte der Industrie der Landweg abgekürzt. Die Fabrikwaren, die erst in Hattingen auf die Schiffe geladen wurden, verteuerte der lange Landtransport immer noch zu sehr. Von Herdecke dagegen war Hagen nur eine Stunde, Iserlohn etwa anderthalb, Altena vier Stunden entfernt.

Sodann spielte wieder das Unnaische Salzwerk herein, um dessen willen vor vierzig Jahren der Plan der Ruhrschiffahrt zum ersten Male ernstlich aufgenommen war. Bei dem weiten Landtransport nach der Lippe und der mühseligen Schiffahrt auf diesem Flusse mußten die clevischen Konsumenten das Salz verhältnismäßig sehr teuer bezahlen.

Das Salz[2]) war Staatsmonopol, das Salzwerk in Unna königlich. So hatte der Staat ein unmittelbares Interesse daran, durch Verbilligung des unentbehrlichen Nahrungsmittels das Monopol weniger drückend zu machen und womöglich den Absatz zu steigern.

Nun war von einem Transport nach Hattingen und von da ab weiter auf der Ruhr nicht viel Besserung zu hoffen; sogar bis Herdecke war der Landweg noch zu weit. Von Unna aus ist der nächste Ort an der Ruhr Langschede. Bis dahin wollte Ostau, wie einst Henning, die Schiffbarkeit hinaufschieben. Man erwartete, daß die Fracht von Langschede bis Ruhrort noch nicht den dritten Teil der bisherigen Landfracht ausmachen würde. Daß Langschede noch etwa 25 Kilometer oberhalb von Herdecke liegt, fiel deshalb nicht so sehr ins Gewicht, weil nur bei Herdecke eine Schleuse nötig war.

Neben der Rücksicht auf die Industrie und den Salzhandel kam noch in Betracht, daß in Langschede und Herdecke die großen Getreidemärkte waren, auf denen die Bauern des fruchtbaren Hellwegs ihre Ernten den Bewohnern des Sauerlandes verkauften.

Zwischen Hattingen und Herdecke waren sieben Schlachten auf der Ruhr; davon konnte eine — anfangs hatte man gehofft, mehrere

[1]) Die folgenden Ausführungen stützen sich hauptsächlich auf einen Bericht Reichardt's, den Stein im Auszuge mitteilt.

[2]) Vgl. Seite 8.

— ohne weiteres durchbrochen werden. Bei den übrigen sechs waren Schleusen zu errichten. Die Strecke von Herdecke bis Langschede wies keine Schlachten auf. Aber die Ruhr floß hier oft flach und sehr regellos dahin. Es mußten Kribben gebaut werden, Dämme aus Pfählen und Steinen, die, von den Ufern in den Fluß gebaut, das Wasser nach der Mitte zu zusammendrängen und so zwingen, sein Bette tiefer auszugraben[1]). Außer diesen Kribben waren zur Befestigung der Ufer noch andere nötig, welche am Flußrand entlang gingen[2]).

Der Abbruch der Ufer war eine Ursache unaufhörlicher Schwierigkeiten für die Schiffahrt. Die Materialien, an einer Stelle des Ufers von der Strömung abgerissen und fortgeführt, setzten sich weiter unterhalb wieder ab, bildeten Vorsprünge am Ufer, trieben mitten im Flußbett zu Inseln zusammen oder sanken auch allmählich nieder und verflachten die Fahrrinne. Auf diese Weise war der Fluß seiner Richtung wie seiner Tiefe nach in stetem, unberechenbarem Wechsel begriffen. Eine Stelle, die heute noch gut fahrbar war, konnte in einem Monat verflacht oder gar verstopft sein. Sollte also eine gesicherte, regelmäßige Schiffahrt stattfinden, so war die Sicherung der Ufer vor Abspülung unerläßlich[3]).

Diese Sicherungskribben erwiesen sich auch unterhalb von Herdecke als unentbehrlich, von Hattingen ab dagegen wurden sie überflüssig, weil dort die Ufer felsig waren.

Die Kosten der Kanalisierung von Langschede bis Hattingen veranschlagte der clevische Ingenieur, Kapitän von Schöler[4]), auf 48847 Taler; eine Schleuse sollte etwa auf 4210 Taler kommen.

Das General-Direktorium zeigte sich der weiteren Kanalisierung nicht abgeneigt, aber die bedeutenden Kosten verursachten große Bedenken. Die Schlachtenbesitzer waren nicht zum Schleusenbau zu

---

[1]) Vgl. S. 14: Diese Art Kribben wurden auch Treibbuhnen genannt; vgl. C. G. Rößig: Wasserpolizei (1789) S. 171, § 7.

[2]) Über die Konstruktion der Uferkribben gibt vorzüglichen Aufschluß v. Cancrin: Abhandlungen von dem Wasserrechte. 2. Abhandlung § 54. Mit Kupfern, Tafel II, Figur 5.

[3]) Diese Zustände sind ausgezeichnet geschildert in manchen Wasserrechten, z. B. in dem clevischen für den Rhein, das Friedrich II. 1774 erließ. Abgedruckt bei Scotti III Nr. 2111, wo auch eine erläuternde Karte beigegeben ist.

[4]) Wahrscheinlich Johann Friedrich Wilhelm von Schöler.

bewegen; sie hatten wohl nicht die nötigen Mittel. Der Staat mußte das Werk ganz auf seine Rechnung nehmen.

Um eine Anleihe in der erforderlichen Höhe zu decken, fand sich zwar Geld genug im Lande; es war jedoch die Frage, ob sie sich ohne zu schwere Belastung des Verkehrs in absehbarer Zeit amortisieren ließ.

Ein Plan des Finanzrats Reichardt, der die Überschüsse der Ruhrorter Kohlenkasse teilweise zur Amortisation heranziehen wollte, wurde verworfen; er setzte auch das Anlagekapital zu gering an[1]).

Ostau, im Verein mit Bernuth und Bilgen, schaffte Rat. Die Schiffahrt von Langschede bis Herdecke kam fast allein dem Salzdepartement, der obersten Behörde, die das Salzmonopol verwaltete, zugute. Es war billig, daß das Departement die Kosten der Kanalisierung dieser Strecke trug. Den Bau derjenigen Kribben, welche die Ufer befestigten, dachte Ostau, den Besitzern der anliegenden Ländereien zuzuweisen. Die Verhütung der Abspülung war ja auch im Interesse der Grundbesitzer; es erschien insofern nicht unberechtigt, sie zu den Kosten heranzuziehen. Aber bisher waren Kribben zum Schutz des Ufers so gut wie gar nicht gebaut; für diesen Zweck ließen sie sich an der Ruhr wohl entbehren. Die Uferbefestigung machte eben doch einen Teil der Kanalisierung aus; sie war um der Schiffahrt willen zu schaffen. Der Nutzen, den die Grundbesitzer von den Bauten hatten, war sehr gering.

Auf diese Weise verminderte sich die Summe, die durch Anleihen aufzubringen war, auf 34 371 Taler. Ihr standen als regelmäßige Einnahmen gegenüber: 750 Taler, die Elsbruch und Co., da sie aus der Schiffahrt bis Herdecke ja auch Vorteil zogen, jährlich zu zahlen sich verpflichteten[2]), und die Schleusengelder. Ostau wollte an den Schlachten, die durchbrochen waren, die gleiche Abgabe wie bei den Schleusen erheben. Mit diesen Einkünften erschien die Amortisation der Anleihe bis zum 1. Juni 1793 gesichert.

Das General-Direktorium billigte den Plan; es änderte nur die Abgaben bei den Schlachtendurchlässen und setzte sie auf die Hälfte der Schleusengelder fest. Den Bau der Herdecker

---

[1]) Der Anschlag Reichardts ist wahrscheinlich im Frühjahr 1776 gemacht. Stein berichtet darüber.

[2]) Stein erwähnt diese Abgabe; vgl. darüber S. 169 Anm. 2.

Schleuse und der Kribben bis Langschede übernahm das Salzdepartement.

Rasch ging man nun ans Werk. Die erforderlichen Summen wurden, nach Befehl des General-Direktoriums, auf den Kredit der Ruhrorter Kohlenkasse negotiiert, und die Schleusenbauten verdungen. Schon hier zeigte es sich, daß der Schölersche Anschlag viel zu niedrig war; keine Schleuse konnte für 4210 Taler gebaut werden; die billigste stellte sich auf 4400, die teuerste auf 7000 Taler. Im Jahre 1777 wurden die Schleusen oberhalb von Hattingen begonnen, mit Ausnahme der letzten bei Herdecke, die das Salzdepartement wohl erst 1778 anfing.

Die Geschäfte der Ruhrschiffahrt, soweit sie die Grafschaft Mark angingen, besorgte die Kammerdeputation in Hamm, ohne bisher selbständig hervorgetreten zu sein. Sie war schon 1766 gegründet[1]) und sollte als durchaus selbständige Provinzialbehörde fungieren. Sie scheint aber doch abhängig von der clevischen Kammer gewesen zu sein. Jedenfalls wurde 1776 nach einem Kompetenzkonflikte[2]) zwischen beiden Behörden die Abhängigkeit der Deputation von der Kammer vom General-Direktorium verfügt[3]): konnte sich die Deputation in wichtigen Sachen nicht einigen[4]), so sollte die Entscheidung bei der Kammer stehn; ferner hatte die Deputation alle Geschäfte unter dem Vorsitz des clevischen Präsidenten[5]) zu erledigen. So blieb Ostau der Ruhrschiffahrt erhalten; er behielt auch weiterhin die Leitung des Unternehmens, die er bisher zur glücklichen Förderung desselben gehabt hatte.

Jedes Jahr befuhr Ostau mit Mitgliedern der Kammer und

[1]) Vgl. C. Bornhak: Geschichte des preußischen Verwaltungsrechts Bd. 2, Seite 172. Die Verordnungen über die Gründung der Deputation, vom 10. u. 16. November 1766 sind im Auszuge abgedruckt bei Scotti, III Nr. 1947.

[2]) Gelegentlich einer Ruhrbefahrung im September 1776.

[3]) Das Original des Reskripts hat mir nicht vorgelegen; Stein berichtet von seinem Inhalt in der Relation über die Ruhrschiffbarmachung, vom Jahre 1780.

[4]) Allem Anscheine nach galt diese Bestimmung allgemein; doch unmöglich wäre es auch nicht, daß sie stillschweigend nur auf Sachen der Schiffahrt bezogen wurde. Ganz klar stellt sich das Verhältnis zwischen Kammer und Deputation nicht dar.

[5]) Ostau war demnach auch Präsident der märkischen Deputation. Vgl. Scotti, III, Nr. 1947 Anmerk.

der Deputation ein oder mehrere Male die Ruhr, besichtigte den Fortgang der Bauten, bestimmte die Plätze für die Kribben und ließ sie abstecken. Jedes Mal nach solcher „Ruhrbefahrung" ging ein längerer Bericht über die gemachten Beobachtungen und neuen Erfahrungen an das General-Direktorium.

Im Frühjahr 1778 machte sich die Kammer-Deputation an die Regulierung des Leinpfades von Hattingen bis Langschede. Zwischen Herdecke und Langschede berührte die Ruhr die Nordgrenze der kleinen Grafschaft Limburg, die mitten in der Grafschaft Mark lag. Der Besitzer von Limburg war ein Graf von Bentheim-Tecklenburg. Er zeigte sich — was blieb ihm anders übrig? — der Ruhrschiffahrt geneigt, obwohl auch er um seine Landzölle besorgt war. Der Kommissar des Grafen legte, ohne weiter Schwierigkeiten zu machen, zusammen mit dem Vertreter der Deputation den Leinpfad im Limburgischen fest. Dabei kamen auch die Kribbenbauten zur Sprache; wie es scheint, wandte der limburgische Kommissar nichts dagegen ein, daß sie, soweit sie die Ufer befestigten, auf Kosten der anliegenden Grundbesitzer ausgeführt wurden.

Aber unter den betroffenen Grundbesitzern regte sich bald Widerspruch. Der Graf mußte ihrem Drängen nachgeben und beschwerte sich beim Kabinettsministerium[1]). Die folgende Verhandlung ist an sich für die Geschichte der Ruhrschiffahrt unbedeutend; da sie aber die ganze Rechtsfrage der Schiffbarmachung aufrollt und beleuchtet, verdient sie ein näheres Eingehen.

Der Graf verlangte, daß den Grundbesitzern eine Entschädigung für den Streifen Landes, den sie zum Leinpfad hergeben mußten, bewilligt und die Kosten der Kribben erstattet wurden. Er schlug vor, die Mittel dazu durch eine Abgabe von den passierenden Schiffen aufzubringen. Das General-Direktorium lehnte die Forderungen ab und bezeichnete die Abgabe als reichsgesetzwidrig. Die Grundbesitzer ließen nicht nach; ihr Wortführer, ein Herr von Brabeck, der 280 Taler für Kribben bezahlen sollte, drohte dem Grafen kurzerhand mit einer Klage bei dem Reichskammergericht. Um seiner Beschwerde in Berlin mehr Nachdruck zu verleihen, wandte sich der Graf an den berühmten Göttinger Lehrer des Staatsrechts, Johann Stephan Pütter. In einem umfangreichen „rechtlichen Bedenken",

[1]) Schreiben datiert: Rheda, 25. Mai 1778.

welches die in Betracht kommenden Fürsten und Länder unter Pseudonymen aufführte, trat der Gelehrte für die limburgischen Forderungen ein[1]). Pütter geht in seinem Gutachten von den Wahlkapitulationen aus und erläutert sie nach römischem Recht. Er stellt zuerst die Frage auf: Kann nach den Wahlkapitulationen Josephs II. (Art. 8 § 7) der Graf gezwungen werden, die Ruhr in seinem Gebiet selber schiffbar zu machen? Pütter ist geneigt, die Frage zu verneinen. Er führt aus: Mindestens ist, nach Joh. Jak. Mosers Ansicht[2]), die Sache unentschieden. Die Wahlkapitulationen verbieten nur, die Schiffbarmachung nicht zu hindern, von einem Zwange, sie auszuführen, sagen sie nichts.

Pütter wendet die Frage dann etwas anders: Muß der Graf die Kosten der Kribbenbauten tragen? — und beantwortet sie wieder nach römischem Recht. Nach diesem ist die Erhaltung bestehender Uferdämme, Wege und Brücken eine öffentliche Last[3]). Daraus hat man zu schließen, daß ein schiffbarer Fluß von jedem anliegenden Reichsstande allerdings schiffbar zu erhalten ist, mithin die Uferbefestigung auf seine Kosten repariert und eventuell erneuert werden muß. Bei einer völlig neuen Schiffbarmachung dagegen ist der anliegende Reichsstand nur verpflichtet, die Befestigung der Flußufer in seinem Gebiete zu gestatten[4]). Er selbst ist nicht zur Befestigung verpflichtet. Denn nach römischem Recht kann niemand, um das eigene Land vor Wasserschaden zu schützen, den Nachbar zu Dammbauten nötigen[5]). Daraus folgt, daß bei einer Schiffbarmachung kein Reichsstand befugt ist, von dem andern die Uferbefestigung zu fordern, welche die schiffahrtsschädliche Abspülung verhindern soll.

---

[1]) Das Gutachten übersandte der Graf dem Kabinettsministerium am 10. November 1778.

[2]) Joh. Jak. Moser: Betrachtung über die Wahlkapitulation Kaiser Josephs II., S. 279, Note 14.

[3]) D. lib. 50 tit IV. (de muneribus et honoribus) lex XIV § 2: Viarum munitiones, praediorum collationes non personae, sed locorum munera sunt. C. L. 7. de sacrosanctis ecclisiis: Ad instructiones itinerum pontiumque etiam divinas domos et venerabiles ecclesias ... adscribimus.

[4]) Auch hierfür zitiert Pütter das römische Recht: D. lib. 43 tit. 15. (de ripa munienda).

[5]) D. lib. 39 tit. III (de aqua et aquae pluviae ...) L. 1 § 23: Non ergo cogemus vicinum aggeres munire. L. 2 § 5.

Drittens frägt Pütter: Haben die Grundbesitzer an der Ruhr Anspruch auf Entschädigung für den Streifen ihres Landes, den sie zum Leinpfad hergeben? — und antwortet darauf mit ja. Die Ufer eines Flusses sind nur insofern Regalien, als die Untertanen damit nicht beliebig schalten dürfen, sondern alles, was dort geschieht, der landesherrlichen Aufsicht unterliegt. Daraus folgt aber nicht, daß, was der Landesherr an den Ufern ausführt, die Untertanen bezahlen oder gar ihr Eigentum unentgeltlich dazu hergeben müssen. „Das wäre ebenso", sagt Pütter mit drastischer Illustration, „als ob ein Landesherr zum Behuf seines Postregals die Pferde der Untertanen ohne Bezahlung nähme."

Zuletzt wird gefragt, ob zur Bestreitung der Kosten der Schiffbarmachung eine Abgabe von den Schiffen und Waren erhoben werden darf? Die Wahlkapitulationen verbieten allerdings die Einführung neuer Zölle und dergleichen auf schiffbaren Flüssen. Aber wie man Abgaben erhebt, um die Kosten der Erbauung und Erhaltung von Brücken und Wegen aufzubringen, so darf auch auf einem Flusse, der erst schiffbar gemacht ist, zur Vergütung der Kosten eine Abgabe eingeführt werden. Sie ist aber nicht von den passierenden Waren zu fordern, was einen Zoll bedeuten würde, sondern nur von den Schiffen, auch nicht nach dem Werte ihrer Ladung, sondern höchstens verschieden nach ihrer Größe[1]).

Das Kabinettsministerium stimmte den Ausführungen Pütters völlig zu; das General-Direktorium aber blieb unbeweglich[2]) auf

[1]) Sigismund: „Archiv für Accisebediente und Accisanten" macht auch diesen Unterschied zwischen Zoll und Brücken- bezw. Wegegeld. Vgl. 33. Titel: vom Zollwesen, § 1. — Der Zoll war ursprünglich eine Abgabe für die Sicherheit, die der Landesherr den Kaufleuten und ihren Waren gewährte. (Geleit; vgl. M. Lehmann: Freiherr vom Stein, I, S. 327; Freymark: Reform der preußischen Handels- und Zollpolitik, S. 10.) Dagegen dienten der Idee nach die Brücken-, Wege- und Schleusengelder zur Erhaltung der Verkehrseinrichtungen. Die Erhebungsweise dieser Abgaben war sehr verschieden. Wir finden, daß die Zölle von den Waren, die Brücken- usw. Gelder von den Fuhrwerken (nach der Anzahl der Pferde, der Größe der Ladung und dergl.) entrichtet wurden. Doch erhob man z. B. in der Kurmark auch die Schleusengelder von den Waren. (Vgl. Freymark: ibid. S. 12 u. 16. Brandenburg: Handbuch zur praktischen Kenntnis des Zollwesens von der Kurmark Brandenburg, Kap. 2, § 4 S. XXV). Es war also in der Kurmark diejenige Erhebungsweise Brauch, die Pütter hier als ungehörig bezeichnet.

[2]) Schreiben des General-Direktoriums vom 28. Dezember 1778, unterzeichnet von v. Blumenthal, v. Derschau und v. Gaudi (nicht von Heinitz).

seinem Standpunkt: die Grundbesitzer haben die Kribben zu bauen und den Leinpfad ohne jede Entschädigung herzugeben. Es bemühte sich, dem berühmten Rechtsgelehrten Fehler und Irrtümer nachzuweisen. Derselbe Titel[1]), aus dem Pütter nur herleite, daß die Grundbesitzer die Uferbefestigung zu gestatten hätten, verpflichte sie vielmehr, die Kribben auf eigene Kosten auszuführen. Hinsichtlich des Leinpfades habe Pütter übersehen, „daß nach römischem Recht[2]) flumina, portus, ripae ad res publicas gehören“, und daß der Leinpfad Regal sei.

Aber das General-Direktorium wollte sich gar nicht in Rechtsstreitigkeiten einlassen — „das wäre der Schiffahrt schädlich“ —, sondern die limburgischen Forderungen einfach ablehnen. Dem Grafen sollten keine weiteren Unannehmlichkeiten entstehen; der Herr von Brabeck, der Wortführer der Unzufriedenen, war in preußischen Territorien begütert; das gab Gelegenheit, ihm schnell die Lust zum Widerspruch und zu Prozessen am Reichskammergericht auszutreiben.

Hertzberg antwortete dem Grafen in diesem Sinne[3]), konnte es aber nicht unterlassen, dem General-Direktorium zu schreiben: „Die Gründe und Sätze des Pütterschen Gutachtens können am wenigsten aus dem hier unanwendbaren römischen Rechte und dessen Begriffen von den rebus publicis und communibus entkräftet und widerlegt werden; besonders ist die Stelle der Wahlkapitulationen (Art. 8, § 7) ganz richtig darin erklärt.“

Diese Äußerung ist schon wegen der Meinungsverschiedenheit der beiden hohen Behörden interessant, vor allem aber wegen der Ablehnung des römischen Rechtes. Man war damals in Preußen an der Arbeit, dem Staate ein seiner Eigenart entsprechendes Recht zu schaffen. Doch hatten sich die Gesetze Justinians im deutschen Wasserrechte nie durchgesetzt[4]). Seine Anwendung wurde durch das

---

[1]) D. lib. 43 tit. 15 (de ripa munienda). Vielleicht stützte sich das General-Direktorium besonders auf §§ 1 und 2: ripas fluminum publicorum reficere, munire utilissimum est....

[2]) J. lib. II tit. 1 (de rerum divisione) § 4: Riparum quoque usus publicus est jure gentium, sicut ipsius fluminis. — Daraus geht doch wohl noch nicht hervor, daß die Ufer öffentliche Sachen sind.

[3]) Unterm 18. Januar 1779.

[4]) Vgl. L. v. Cancrin: „Abhandlungen von dem Wasserrechte,“ allgemeine Einleitung § 11. — G. Beseler: System des gemeinen deutschen

deutsche Herkommen und die deutschen Gesetze geregelt. Diese Selbständigkeit erklärt sich einmal aus der Verschiedenheit der dem römischen und deutschen Wasserrechte zugrunde liegenden politischen Verhältnisse; im alten römischen Reich ein Herr und lauter Untertanen, im deutschen Reiche diese Fülle der Landesherren. Sodann hatte das Altertum die Benutzung des Wassers zu gewerblichen Betrieben noch wenig, oder gar nicht gekannt[1]). Und schließlich: das deutsche Wasserrecht ist zuerst ausgebildet in dem großen, gewaltigen Kampfe mit dem Meere, wie ihn die Völker des Mittelmeers nicht kannten. Der eigenartige Kampf forderte und erhielt sich ein eigenartiges Recht. Auch dies mag, auf die Binnengewässer zurückwirkend, die Selbständigkeit des gesamten deutschen Wasserrechts mit bewahrt haben.

Gegen das, was Pütter über eine Abgabe auf der Ruhr sagte, konnte das General-Direktorium nichts einwenden. Die Erhebung des Schleusengeldes rechtfertigte sich aus denselben Grundsätzen, wie den im Gutachten entwickelten[2]).

Auf Schleusenbauten — sie kamen für die Strecke von Herdecke bis Langschede nicht in Frage — ist Pütter nicht eingegangen; doch ist seine Ansicht über die Verpflichtung zu diesen Bauten nach den übrigen Ausführungen völlig klar. Preußen hatte allerdings auch nie von den Nachbarn den Bau der Schleusen gefordert, sondern nur die Konzession dazu, die nach den Reichsgesetzen unverweigerlich war. Es blieb den Ruhrstaaten überlassen, den Bau abzutreten, oder selbst auszuführen. Sie hatten das letztere vorgezogen, um den preußischen König nicht noch mehr zum Herrn der Ruhr zu machen, als er es durch den Besitz ihrer Mündung und ihres Oberlaufs schon war.

Was die Streitfrage der Uferbefestigung anlangt, so ist es sehr auffällig, daß Pütter und das General-Direktorium über die

Privatrechtes, II, § 200, S. 823. — Gelegentliche Notizen für Spezialfälle, Chr. Jon. Fischer: Lehrbegriff sämtlicher Kameral- und Polizeirechte, Band 3, § 65, S. 36.

[1]) Vgl. Loening: Deutsches Verwaltungsrecht. S. 374.

[2]) Über Schleusenrecht und Erhebung der Schleusengelder vgl. Chr. Jon. Fischer: Lehrbegriff sämtlicher Kameral- und Polizeirechte. 3. Band, Kapitel IV. — Fr. Brandenburg: Handbuch zur praktischen Kenntnis des Zollwesens, der Zollverfassung und Zollgesetze von der Kurmark Brandenburg. 2. Kapitel, § 4 (S. XXV).

Bedeutung eines und desselben Digestentitels so abweichender Ansicht sind. Uns scheint die Auffassung Pütters, nach dem Wortlaut des Titels, die richtige[1]). Doch das Kabinettsministerium lehnte ja das römische Wasserrecht ganz ab; gehen wir also auf die Bestimmungen des deutschen ein.

Freilich, ein einheitliches deutsches Wasserrecht gab es nicht, sondern es änderte sich fast mit jedem Grenzpfahl. Deshalb ist es sehr schwierig, wenn überhaupt möglich, ein sicher zutreffendes Urteil zu finden. Doch scheint die Anschauung ziemlich allgemein gewesen zu sein, daß die Erhaltung der Ufer eine Reallast der anliegenden Grundbesitzer war, daß aber der Landesherr, der Staat, sie dabei unterstützte[2]). Danach hätte den Grundbesitzern für die Kribbenbauten in unserm Falle schon eine Beihilfe gewährt werden müssen. Indessen jene Satzung sieht den Zweck der Ufererhaltung besonders in dem Schutze der anliegenden Ländereien vor Wasserschaden; hiermit hauptsächlich rechtfertigt sie die Belastung der Grundbesitzer. An der Ruhr aber sollten die Kribben, diese teuerste Art der Uferbefestigung, nicht dem Schutze des Landes[3]), sondern der Schiffahrt, dem Schutze der Schiffbarkeit dienen; sie waren nicht bedingt durch die hergebrachten Flußverhältnisse, sondern wurden erst durch die Neuerung der Kanalisierung veranlaßt. Das deutsche Wasserrecht steht auf dem Grundsatz der Billigkeit: Leistung und Nutzen sollen sich gegenseitig bedingen[4]). Nun hatte der einzelne

---

[1]) Nach K. Schenkel (Artikel „Wasserpolizei" in Holtzendorffs Rechtslexikon) enthält dieser Digestentitel wasserpolizeiliche Bestimmungen, wesentlich negativer Natur: es soll verhindert werden, daß die Uferbauten des einen den andern schädigen.

[2]) Vgl. v. Cancrin: Abhandlungen von dem Wasserrechte, vornehmlich dem deutschen. Bd. 1, 2. Abhandlung § 70, ferner § 120. — F. B. Weber: Systematisches Handbuch der Staatswirtschaft. Bd. 1 Abt. 1 § 167 S. 563. — Auch Fischer: Lehrbegriff der Kameral- und Polizeirechte, der die in Preußen geltende Anschauung vertritt, verlangt (Bd. 3, S. 21), daß den Privateigentümern zur Uferbefestigung das Holz unentgeltlich aus den landesherrlichen Forsten gegeben werde.

[3]) Um das Land vor Überschwemmung zu schützen, reichten die Kribben noch nicht aus.

[4]) Am deutlichsten spricht das aus F. B. Weber: Systematisches Handbuch der Staatswirtschaft. Bd. 1 Abt. 1 § 167 S. 563. „Die Hauptkosten der öffentlichen Wasserbauten muß die Polizei tragen; und nur inwiefern die Untertanen selbst besondere Einkünfte und Nutzungen von den öffentlichen Flüssen

Grundbesitzer von der Schiffahrt nichts[1]); also durfte er auch nicht zu ihren Kosten herangezogen werden. Es findet sich, wie es scheint, keine Stelle bei den Wasserrechtslehrern, die sich auf den vorliegenden Fall direkt anwenden ließe; jedoch entspricht das Ergebnis, zu dem Pütter kam, völlig den obigen Erwägungen.

Aber Pütter ließ die Grundbesitzer ganz aus dem Spiel und faßte die Frage nur von der staatsrechtlichen Seite auf: ist ein Reichsstand berechtigt, vom andern Beiträge zu Schiffbarmachungen zu verlangen? Das deutsche Recht gab darauf keine sichere Entscheidung, so war Pütter genötigt, die Digesten heranzuziehen, wobei es im einzelnen nicht ohne eine gewisse Pressung der römischen Paragraphen abging. Das Kabinettsministerium dagegen hielt den Wortlaut der Wahlkapitulationen, der nichts von solchen Befugnissen sagte, für ausreichend, die Frage zu verneinen.

Es erübrigt noch, auf die Leinpfadfrage einzugehen.

Die Ruhr war ein öffentlicher Fluß. Das römische Recht subsumierte die öffentlichen Flüsse den öffentlichen Sachen (res publicae)[2]). Das deutsche Recht rechnete sie zu den Regalien[3]). Die Rechts-

---

haben, kann sie dieselben zu besonderer Beitragung zu den Kosten anhalten." Danach hätte allenfalls das ganze Land, etwa die Stände der Grafschaft, zu den Kosten der Uferbefestigungen herangezogen werden können, nicht aber die anliegenden einzelnen Grundbesitzer; denn das ganze Land hatte den Nutzen von der Schiffahrt. Noch weiter geht Noe Meurer „Wasserrecht" (in: Ahasver Fritsch: Jus fluviaticum S. 1110 n. 1). Danach hat der Landesherr die Unterhaltung der Flußbetten selbst zu besorgen, wenn er alle Nutzungen vom Flusse hat. Bei der Ruhr scheint letzteres im wesentlichen der Fall gewesen zu sein; wenigstens verfügte der Landesherr ganz über das Schiffahrtsrecht, stellte Privilegien darüber aus usw. Ob das Recht der Fischerei überall an der Ruhr landesherrlich gewesen ist, weiß ich nicht.

[1]) Das Kabinettsministerium schrieb (24. Nov. 1778) an das General-Direktorium: Man kann nicht verlangen, daß der Graf von Bentheim und sein Land zu einer Verbesserung, wovon sie nicht profitieren, beitragen. Nach Hertzbergs Meinung hatte also sogar die ganze Grafschaft Limburg keine Vorteile von der Schiffahrt.

[2]) Vgl. Beseler: System des gemeinen deutschen Privatrechts § 200 S. 822. Über die Bedeutung des Begriffes „öffentlicher Fluß" im römischen und deutschen Rechte vgl. Beseler ibid. — Ferner K. F. Eichhorn: Einleitung in das deutsche Privatrecht, § 268.

[3]) Über die Entwicklung des Wasserregals in bezug auf den Rhein vgl.: Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse, herausgegeben vom Zentralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Großherzogtum Baden. S 269.

anschauung des ausgehenden 18. Jahrhunderts unterschied zwischen dem Eigentumsrecht, das sie dem Staate, und dem Hoheits- und Nutzungsrechte, das sie als Regal dem Landesherrn zuwies[1]). Kraft dieses Regals war der Landesherr zur Zollerhebung auf den Flüssen berechtigt, zum Schleusenbau, zur polizeilichen Aufsicht, zur Erteilung von Privilegien über die Benutzung des Flusses und dergleichen.

Zu den Regalien gehörten auch die Ufer der öffentlichen Flüsse[2]). Sie waren nicht immer Staatseigentum, sondern oft, namentlich an unschiffbaren Flüssen wie der Ruhr, Eigentum der anliegenden Grundbesitzer[3]). Das Regal äußerte sich besonders in der landesherrlichen Aufsicht über die Ufer, und in dem landesherrlichen Recht, einen Leinpfad anzulegen; die Grundbesitzer durften dem keinen Widerstand entgegensetzen[4]). Im fremden Territorium konnte das Recht, einen Leinpfad anzulegen (die Leinpfadsgerechtigkeit), nur durch kaiserliche Belehnung oder durch Vertrag mit dem dortigen Landesherrn erworben werden[5]). So hatte sich in unserm Fall die märkische Deputation mit dem Grafen von Bentheim verständigt[6]).

Das General-Direktorium suchte nun die Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Leinpfadlandes zu rechtfertigen, indem es einmal die Ufer nach römischem Rechte als öffentliche Sachen (res publicae) ansprach, d. h. dem Staate das Eigentumsrecht darüber zuteilte[7]). Als unzutreffend auf deutsche Verhältnisse wies das Kabinettsministerium diese Begründung zurück; die Ufer der Ruhr waren eben nicht Staats-, sondern Privateigentum. Sodann

---

[1]) v. Cancrin: Abhandlungen von dem Wasserrecht, 1. Abhandl. § 99. Etwas anders steht Moser: Landeshoheit in Ansehung Erde und Wassers, 17. Kap. § 4.

[2]) v. Cancrin: ibid. Abhandl. 2. § 11. C. rechnet darin die Ufer aller öffentlichen Flüsse zum Eigentum des Volkes. Das entspricht aber nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Auch unterscheidet C. selbst an anderer Stelle (Abhandl. 14 § 29, auch Abhandl. II § 70) zwischen Ufern, die im Staats- und die im Privateigentum sind, bei öffentlichen Flüssen.

[3]) Vgl. Beseler ibid. § 200. IV.

[4]) Das geht hervor aus v. Cancrin ibid. 14. Abhandl. § 29. Chr. Jon. Fischer: Lehrbegriff. . . . . § 83.

[5]) v. Cancrin 14. Abhandl. § 29. Fischer § 83.

[6]) Vgl. S. 151.

[7]) Deshalb also eine Entschädigung verweigerte.

machte das General-Direktorium geltend, daß nach deutschem Rechte der Leinpfad Regal sei. Gewiß! aber er war ja noch nicht vorhanden; auch begründete das Regal kein Eigentumsrecht[1]).

Von den zeitgenössischen Rechtslehrern wird, wie es scheint, der vorliegende Fall auch in diesem Punkte nirgends berührt[2]). Doch findet sich eine Notiz in v. Cancrins „Abhandlungen über das Wasserrecht" [3]), die vielleicht für Pütters Ansicht zu verwenden ist. „Wird der Leinpfad (vom Landesherrn) nicht gehörig unterhalten, und die Ufer, worauf er hergehet, weggerissen, so daß dieser Pfad neu gemacht und in die Güter der Untertanen gelegt werden muß, so muß ihnen der Landesherr diesen Schaden billigermaßen vergüten."

Von neueren Privatrechtslehrern scheint K. F. Eichhorn[4]) die Meinung der entschädigungslosen Landabtretung zu teilen; doch widerspricht ihm Beseler[5]).

Indessen, das vielseitige General-Direktorium selber ermöglicht uns ein festes abschließendes Urteil. Die Herren in Berlin waren nicht immer so ganz anderer Meinung wie Pütter. Am 25. Oktober 1772 schrieb Reichardt im Auftrage Schulenburgs an Franciscy: „daß nach dem jus gentium oder jus publicum Germanicum die Grundbesitzer gezwungen seien, einen Leinpfad freizugeben, findet nur auf solche Ströme Anwendung, welche lange schon schiffbar sind." Reichardt verfügte damals, den nötigen Landstrich seinem Ertrage nach abzuschätzen und den Grundbesitzern zu vergüten.

1772 sollte Franciscy den Leinpfad bezahlen, 1778 aber der Staat — das wird wohl den Wechsel der Ansichten erklären.

---

[1]) Beseler § 200 IV (S. 825).

[2]) Es mag ja auch selten vorgekommen sein, daß ein Fluß, der durch mehrerer Herren Länder floß, schiffbar gemacht wurde. Der letzte derartige Fall war, unseres Wissens, die Schiffbarmachung der Lahn bis Dietz am Ende des 17. Jahrhunderts. (Vgl. Joh. Jak. Moser: Anmerkungen über die Wahlkapitulationen Karls VII. 2. Teil S. 285).

[3]) 14. Abhandl. § 29 (am Schluß).

[4]) K. F. Eichhorn: Privatrecht, § 269, III, S. 667.

[5]) § 200 III (S. 825) Anmerk. 10. Auch das heutige Recht billigt, wenn Flüsse schiffbar gemacht werden und ein Leinpfad neu angelegt wird, den betreffenden Grundbesitzern eine Entschädigung zu. Vgl. K. Schenkel: Artikel „Leinpfad" in Holtzendorffs Rechtslexikon.

Der Graf von Bentheim-Tecklenburg hat keine weiteren Schritte getan. Wahrscheinlich machte das General-Direktorium dem Herrn von Brabeck auf die angegebene Weise deutlich, daß es besser sei, zu schweigen; und so konnte der Graf, von seinem wütendsten Dränger befreit, sich beruhigen.

§ 3. Die Vollendung der Schleusen.

Die schönen Hoffnungen, welche Ostau im Januar 1777 für die rasche Vollendung sämtlicher Schleusen hatte, verwirklichten sich nicht. Zu Anfang des Jahres 1778 war zwar die Clyff'sche Schleuse[1]) im Märkischen und die Schleusen in Essen und Werden alle fertig geworden, auch machte der Bau bei Kettwig gute Fortschritte, die beiden broichschen Schleusen aber waren noch nicht einmal angefangen. Prinz Georg hatte den teuren Bau zweier Schleusen vermeiden wollen und den Plan vorgelegt, statt der oberen Schleuse (bei Saarn) einen Kanal bis Mülheim zu ziehen. Das General-Direktorium war schnell darauf eingegangen, hatte dem Prinzen in Mülheim die Erhebung eines doppelten Schleusengeldes zugestanden — trotzdem war alles beim Alten geblieben. Die Kammer berichtete nach Berlin.

Im Jahre 1777 hatte der Sachse Freiherr von Heinitz die Leitung des Bergwerks-Departements übernommen[2]). Wieder ein Fremder, ein Nichtpreuße, der aber im gesamten deutschen Bergwesen zu Hause war, der durch ausgedehnte Reisen die verschiedensten Bergwerke durch Augenschein kennen gelernt hatte. Freilich, für das General-Direktorium war er ein Fremder: er brachte einen neuen Geist, eine neue Anschauungsweise des Wirtschaftslebens hinein.

---

[1]) Von diesem Schleusenbau hatte die Kammer noch große Unannehmlichkeiten. Nachdem die erste Anlage, die von König gemacht hatte, sich als unzweckmäßig herausgestellt hatte, wurde die Leitung des Baues einem königlichen Baumeister übertragen; dieser gab die Königsche Anlage ganz auf und hielt es für nötig, die Schleuse nicht, wie geplant, aus Holz, sondern aus Stein aufzuführen; die gesamten Kosten wurden dem Frhrr. v. König geliehen. Als die Schleuse fertig war, protestierte er gegen die Überschreitung des ersten Kostenanschlags. Das General-Direktorium zog sich zurück und überließ es der Kammer, sich mit dem Freiherrn zu einigen. Wie sich die Kammer aus dieser prekären Lage, in die sie doch wohl nicht ohne Schuld gekommen war, gezogen hat, ist unbekannt.

[2]) Über Heinitz vgl.: M. Lehmann: Freiherr vom Stein I, S. 31 ff.

Man kann Heinitz wohl den (zeitlich) ersten in jener Reihe großer Ausländer nennen, die den preußischen Staat umgestaltet haben, jener Reihe, die mit Stein, Scharnhorst, Gneisenau weitergeht.

Mit der Zurückhaltung, die das Bergwerks-Departement in Sachen der Ruhrschiffahrt unter Waitz von Eschen beobachtet hatte, war es nun vorbei. Heinitz verständigte sich sofort mit Schulenburg; beide gingen gemeinsam vor. Bald jedoch nahm Heinitz die Ruhrschiffahrt wieder als besondere Angelegenheit des Bergwerks-Departements allein auf.

Zunächst galt es, mit dem Prinzen Georg fertig zu werden. Dieser kleine Potentat machte mehr Schwierigkeiten als alle andern Ruhrherrschaften. Gerade seine Kleinheit und Abhängigkeit war sein Schutz: man konnte an ihn nicht heran, ohne Pfalz zu verletzen. Es blieb nichts übrig, als den Prinzen nachdrücklich zu mahnen und ihn bei seinem Lehnsherrn zu verklagen[1]).

Der Prinz schob die Schuld auf Elsbruch und Co., die für die Ausführung des Baus nicht annehmbare Bedingungen stellten; ähnliche Entschuldigungen liefen aus Mannheim ein. Nach einem clevischen Kammerberichte hatte aber der Amtmann des Prinzen die Unternehmer durch allerhand Chikane zum Bau unlustig gemacht; sie hätten ihn anfangs sehr gern übernommen, da sich das Anlage-Kapital — 19600 Taler für Schleuse und Kanal — zu 10% aus den Schleusengeldern voraussichtlich verzinste. Je weiter unten eine Schleuse lag, desto mehr brachte sie natürlich ein. Deshalb hatte die clevische Kammer schon früher den Vorschlag gemacht, Kanal und Schleuse auf Kosten der Ruhrorter Kohlenkasse zu übernehmen.

Heinitz und Schulenburg boten darauf dem Prinzen an, den Bau der Werke und die Erhebung des doppelten Schleusengeldes dem preußischen Könige zu überlassen. Doch beanspruche der König von den Einnahmen nur soviel, als die Verzinsung des Kapitals und die laufenden Ausgaben erforderten; der Überschuß sollte zur Amortisation des Anlagekapitals verwandt werden[2]). Sobald der

---

[1]) Die betreffenden Schreiben ergingen am 2. April 1778.

[2]) Es wird nicht gesagt, aber es scheint die Meinung gewesen zu sein, daß auch nach vollendeter Amortisation des Anlage-Kapitals die Schleuse in das Eigentum des Prinzen überging.

Prinz die Kosten zurückerstatte, falle ihm die Schleuse mit allen Vorteilen als Eigentum zu.

Dies Schreiben an den Prinzen wurde von Hertzberg und Finckenstein unterzeichnet[1]), da der König abwesend war. Der bayerische Erbfolgekrieg hatte begonnen; Friedrich war damals gerade im Begriff, in Böhmen einzurücken.

Der Prinz ging auf das günstige Angebot sofort ein. Auf seine Bitte gestand ihm das General-Direktorium dann sogar eine gewisse Kontrolle über den Bau wie später über die Verwendung der Schleusengelder zu — ein weites Entgegenkommen, das der Prinz vermutlich Heinitz zu verdanken hatte.

Die clevische Kammer bekam sofort Befehl, ans Werk zu gehen.

Da begehrte der Kurfürst Karl Theodor auf. Ihm schien das Abkommen ein bedenklicher Übergriff preußischer Macht in bergisches Lehnsgebiet zu sein; und kaum hatte er davon gehört, so wies er den Prinzen unsanft zurecht und erklärte in einem Schreiben[2]) an den König, die Bauten selber übernehmen zu wollen.

Heinitz und Schulenburg waren nicht geneigt, dem Kurfürsten, der sich lange Zeit so säumig im Schleusenbau gezeigt hatte, zu willfahren. Sie ließen antworten: die Bauten müßten von der clevischen Kammer vollendet werden, da sie bereits alle Vorbereitungen dazu getroffen hätte; doch stünde es dem Kurfürsten jederzeit frei, die fertigen Anlagen gegen Erstattung der Kosten zu übernehmen[3]).

Diese Antwort war abgegangen, als Karl Theodor — er war inzwischen nach München übergesiedelt — schon beim Könige um schnellen Bescheid bat[4]).

Nach dem ergebnislosen Feldzuge im Sommer 1778 hatten die Friedensverhandlungen zwischen Österreich und Preußen begonnen; der König und das Kabinettsministerium waren zu Anfang des Jahres 1779 in Breslau.

---

[1]) Berlin, den 8. Juli 1878.

[2]) München, den 13. November 1878.

[3]) Dies Schreiben wurde datiert: Breslau 31. Januar 1779, und, da es an den Kurfürsten selbst sich richtete, am 9. Februar 1779 vom Könige unterzeichnet.

[4]) Schreiben datiert: München, 24. Februar 1779.

Hertzberg hielt es für unangebracht, auf den Kurfürsten einen Druck auszuüben; er schlug Heinitz vor, es mit diplomatischer Vermittelung zu versuchen. In München war Preußen nicht vertreten[1]; so bekam der Komitialgesandte in Regensburg, von Schwartzenau, den Auftrag, sich mit dem pfälzischen in Verbindung zu setzen. Und Schwartzenau hatte Erfolg: die broichschen Bauten blieben Preußen überlassen[2].

Noch einmal bedurfte die Ruhrschiffahrt der Hilfe des Kabinettsministeriums. Im Herbst 1778 zeigte es sich, daß der Leinpfad unterhalb von Kettwig, der 1771 zur besonderen Genugtuung des bergischen Kommissars auf dem Werdenschen Ufer angelegt war, veränderter Tiefenverhältnisse halber auf die linke bergische Seite hinübergelegt werden mußte. Der Düsseldorfer Geheime Rat forderte, wie der Graf von Bentheim, Entschädigung für die betroffenen Grundbesitzer. Heinitz befahl der Kammer kurzer Hand, den Pfad in geplanter Weise zu verlegen und ließ durch das Kabinettsministerium in Mannheim die Verlegung mit ihrer Notwendigkeit für die Schiffahrt rechtfertigen. Alle Entschädigungsforderungen wurden zurückgewiesen[3]. Als die Mannheimer Minister sie zu halten versuchten, drohte Heinitz, den Mülheimern im Clevischen eine Abgabe für den Leinpfad aufzulegen.

Darauf gab man in Mannheim nach. Der Leinpfad wurde auch auf dieser Strecke angelegt, ohne daß die Grundbesitzer eine Entschädigung bekamen.

Im Frühjahr 1780 waren von Langschede bis Ruhrort alle Schleusen, außer der Mülheimer, fertig. Es waren im ganzen sechzehn: je eine in der Herrschaft Broich und im Herzogtum Berg (bei Mülheim und Kettwig); drei in der Abtei Werden (bei der Papiermühle, bei Neukirchen und Baldeney); zwei in der Abtei Essen (bei Rohmanns-Mühle und bei Spillenberg); neun in der Grafschaft Mark (bei Horst, Dahlhausen, Clyff, Blankenstein, Stiepel, Herbede, Witten, Wetter und Herdecke).

---

[1] Schreiben Hertzberg's an Heinitz (datiert: Breslau den 12. März 1779): „Der König hat in München niemanden".

[2] Über die Abtretung der vollendeten Schleuse an den Kurfürsten liegen keine besonderen Nachrichten vor; jedenfalls aber ist sie geschehen.

[3] Das Schreiben erging am 5. Februar 1779 nach Mannheim.

Die Schleusen waren größtenteils quer durch die Schlachten angelegt, oft nahe an die Ufer, so daß die Schlachten im wesentlichen erhalten blieben. Von den sechzehn Schleusen waren sieben aus Steinen gebaut, die bei Neukirchen war gar in den Felsen gehauen. Die übrigen neun bestanden aus Holz. Für die Wahl des Materials ist die Beschaffenheit der Strömung und der Ufer maßgebend gewesen. Die Kosten der einzelnen Schleusen sind sehr verschieden. Sie bewegen sich für eine hölzerne Schleuse zwischen 3985 und 5750 Talern. Vier von den steinernen hielten sich zwischen 5800 und 7000 Talern; die drei übrigen, bei Clyff, Kettwig und Mülheim stellten sich ganz unverhältnismäßig hoch: die erste auf 8919 Taler, die beiden letzten auf je 10 624 Taler. Das Baumaterial mag für die beiden untersten Schleusen weiter hergeholt sein; immerhin ist die Preisdifferenz sehr auffällig. Sie legte den Gedanken nahe, auf den auch mehrere Aktennotizen hinzudeuten scheinen, daß die Schleusen bei Mülheim, Kettwig und Clyff von komplizierterer Konstruktion gewesen sind als die andern. Genaueres ist darüber nicht anzugeben.

Im Sommer 1780 wurde auch die Mülheimer Schleuse vollendet und am 5. Juli von dem ersten märkischen Kohlenschiff, mit einer Ladung von 300 Zentnern, glücklich durchfahren[1]). Am 9. August 1780 machte die märkische Kammer-Deputation die Eröffnung sämtlicher Ruhrschleusen für die Schiffahrt bekannt[2]).

---

[1]) Schreiben des Ministers v. Heinitz an das auswärtige Departement, vom 3. August 1780.

[2]) Vgl. Scotti, IV, Nr. 2203.

Schluß.

Die Ordnung der Ruhrschiffahrts-Verwaltung. Deckung der Kosten. Das neue Ruhrrecht. Ausblick.

J. H. Diethelm[1]) berichtet in seinem „denkwürdigen und nützlichen Antiquarius“: Der Versuch, die Lahn über Dietz hinaus schiffbar zu machen, ist hauptsächlich deshalb gescheitert, weil dieser Fluß durch vieler Herren Länder fließt, „die nicht alle unter einen Hut zu bringen waren“.

Derselbe Umstand hat auch die Schiffbarmachung der Ruhr so lange verzögert; aber hier war schließlich doch ein mächtiger Reichsstand zur Hand, der sie durchsetzte. Preußen überwand das Reichsübel der Kleinstaaterei durch die Reichsgesetze: jener siebente Paragraph des achten Artikels der Wahlkapitulationen richtete seine Spitze vorzüglich gegen das auf sich selbst beschlossene Potentatentum. Es liegt eine starke Ironie darin, daß Preußen, welches gerade im 18. Jahrhundert soviel zum Zerfall des alten Reiches beigetragen hat, sich mit Geschick und Erfolg der Reichsordnungen bedient. Wir könnten uns wundern über das Ansehn, das die Reichsgesetze noch in der letzten Stunde des alten Reiches genossen, müßten wir uns nicht vergegenwärtigen, daß die Macht des Reichsstandes, der sie heranzog, ihnen Ansehen und Wirkung verlieh.

Doch dürfen wir gegen die kleinen Ruhrstaaten nicht ungerecht sein. Freilich, ihren Widerstand gegen die Schiffahrt, soweit er aus Beschränktheit und Eigennutz entsprang, wird niemand loben; soweit er aber aus der Furcht vor dem herrschsüchtigen Nachbar herrührte, war er nicht unberechtigt. Wir haben die rücksichtslose Politik des General-Direktoriums mehrfach beobachtet. Wir dürfen auch nicht vergessen, daß noch 1771 Preußen die Ruhr für sich allein haben wollte, für eine Gesellschaft, die von ihm privilegiert war, die dem märkischen Bergbau diente. Sowie dann Preußen sich für die allgemeine, freie Schiffahrt entschied, ihren Segen allen zugute

[1]) J. H. Diethelm: Denkwürdiger und nützlicher Antiquarius des Neckar-, Main-, Mosel- und Lahn-Stroms, S. 391.

kommen ließ, gewann es die moralische Übermacht, setzte es alle Widerstrebenden ins Unrecht.

Die Schiffbarmachung der Ruhr fällt in jene Zeit, wo in der preußischen Wirtschaftspolitik die merkantilistischen Ideen anfingen, ihre Herrschaft an die physiokratischen abzugeben. Noch die Verhandlungen der Jahre 1752—1753 standen ganz unter dem Zeichen des Merkantilismus. Die allgemeine, freie Schiffahrt, die auch den Nachbarstaaten die Vorteile des Wasserweges eröffnete, reicht weit darüber hinaus. Gewiß, die eigentümliche fortgeschrittene Kultur des Westens drängte zu dieser Neuerung; aber sie wäre wohl kaum so bald erfolgt, hätte nicht jene Wandlung in den Köpfen vorgewirkt.

Das Hauptverdienst um die Schiffbarmachung hat entschieden die clevische Kammer. Wir sahen, wie sie immer das treibende, oft auch das erregende Moment war, wie sie das General-Direktorium mit sich fortriß. Vor allem ist hier des Kammerpräsidenten v. Ostau zu gedenken, neben ihm des Kriegsrats Bernuth. Im General-Direktorium hatte die Ruhrschiffahrt, ehe Heinitz eintrat, im Finanzrat Reichardt ihren Freund und Förderer; es ist sehr wahrscheinlich, daß alles, was Schulenburg für sie getan hat, auf Reichardt zurückzuführen ist.

Heinitz brachte das Werk zum Abschluß. Anfang August 1780 reiste er nach Cleve-Mark, begleitet von seinem jungen Freunde, den Freiherrn vom Stein[1]), der den Minister und sich durch einen Bericht über die Schiffbarmachung und die Lage des Handels an der Ruhr für die Reise vorbereitet hatte.

Die Ordnung der Ruhrschiffahrts-Verwaltung war Heinitz' erste Sorge. Vom 12. bis 16. September 1780 befuhr er die Ruhr von Mülheim bis Herdecke. An die Fahrt schlossen sich mehrere Konferenzen[2]), auf denen die weiter erforderlichen Maßnahmen vorberaten wurden. Der Hauptgegenstand der Verhandlungen war die Deckung der Schiffahrts-Kosten, die Ermöglichung einer raschen Amortisation der Schulden.

Noch im Jahre 1780 verfügte Heinitz die Gründung einer besonderen Schiffahrtskasse[3]). Sie wurde der märkischen Kammer-

---

[1]) Vgl. M. Lehmann: Freiherr vom Stein, I, S. 39.

[2]) Am 9. September in Cleve, am 22. September in Hamm, und vielleicht noch am 26. September in Hagen.

[3]) Reskript an die clevische Kammer vom 11. November 1780.

Deputation unterstellt. Ein Assessor des märkischen Bergamtes, Kriegsrat Liebrecht, trat an die Spitze der gesamten Schiffahrts-verwaltung, soweit sie die Grafschaft Mark anging, als Ruhrschiffahrts-Direktor. Er bekleidete das Amt auch wieder nach der Franzosenzeit, bis 1820[1]). 1784 bekam der Freiherr vom Stein, der Präsident des Bergamts, eine Mitaufsicht über die Schiffahrt[2]).

Bis zum 28. August 1780 waren auf den Kredit der Ruhrorter Kohlen-Kasse 68429 Taler negoziiert. Von dieser Schuld wurden 49257 Taler der neuen Schiffahrts-Kasse zugewiesen; ihr erster Etat lief von Trinitatis 1781 bis Trinitatis 1782[3]).

Die Ruhrorter Kohlen-Kasse hatte 1780 eine Ausgabe von 6315, eine Einnahme von 8815 Talern, die aus dem Verkauf der märkischen Kohlen herrührte. Es war den clevischen Konsumenten verboten, ihren Kohlenbedarf anderswoher zu decken als aus dem Ruhrorter Depot. Die Kasse konnte also die Amortisation der Anleihen aus ihren Einnahmen bequem bewerkstelligen, zumal ihr der größte Teil der Schulden durch die Schiffahrts-Kasse abgenommen wurde.

Bei dieser lagen die Verhältnisse viel ungünstiger. Um von großen Schulden ganz zu schweigen, die verzinst und allmählich amortisiert werden sollten, die Kasse hatte die Schiffahrtsanlagen zu erhalten, ja noch nach 1780 den Bau zahlreicher neuer Kribben zu bestreiten, so daß der anfängliche Kostenanschlag überschritten wurde[4]). Ferner machten Eisgänge und Hochwasser häufig kost-spielige Reparaturen nötig[5]). Obendrein hatte die Kasse auf Befehl des General-Direktoriums jährlich eine bedeutende Summe für plötzliche Unglücksfälle und dergleichen zurückzulegen[6]), wie auch für

---

[1]) Vgl. H. Achenbach: Geschichte der cleve-märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung.

[2]) M. Lehmann: Freiherr vom Stein, I, S. 56.

[3]) Die Schulden dieser Kassen wurden nicht als Staatsschulden aufgefaßt; der Theorie nach war nur die Kasse für ihre Schulden haftbar.

[4]) Es hat den Anschein, als ob noch nach dem 28. August 1780 eine bedeutende Summe auf den Kredit der Ruhrorter Kasse negoziiert werden mußte.

[5]) 1794 und 1799 z. B. hatten Eisgang und Hochwasser im Frühjahr die Schiffahrt so lange unmöglich gemacht, daß die Kammer fremde Kohlen ein-lassen mußte. Vgl. Scotti IV, Nr. 2356. Anmerk.

[6]) Durch Reskript vom 20. Juni 1782 wurde diese Summe auf 990 Taler 50 Stbr. festgesetzt. Das General-Direktorium wollte bis 1800 einen Fonds von 30000 Talern angesammelt haben.

den Neubau der hölzernen Schleusen, der in 20 Jahren nötig werden mußte. Diesen Verpflichtungen standen nur die Einnahmen von 5 Schleusen gegenüber, etwa 319 Taler im Jahre 1781/82. Damit konnte die Kasse natürlich nicht bestehn.

Man zog zunächst die märkischen Städte mit einer jährlichen Beisteuer von 500 Talern heran. Dann wandte man sich an die märkischen Landstände.

Im Gegensatz zum Osten der Monarchie, wo die Stände so gut wie ganz bei Seite geschoben waren, hatten sie in den westlichen Provinzen eine ansehnliche Macht behauptet. In Cleve-Mark wurde kein Steueretat ohne sie aufgesetzt[1]).

Schon vor 1777 hatten die märkischen Stände einen beständigen Fonds von 430 Talern bewilligt, aus dem diejenigen Grundbesitzer, die zum Bau oder zur Erhaltung der Uferkribben nicht vermögend waren, unterstützt wurden.

1780 forderte Bernuth auf dem Landtage[2]) vom platten Lande[3]) für die Ruhrschiffahrt 2000 Taler zum Steueretat 1781/82. Der Zuschuß von 430 Talern sollte aufhören. Bernuth unterließ nicht, hervorzuheben, daß die Vorfahren der Stände vor 120 Jahren die Schiffbarmachung der Ruhr dringend gewünscht hatten. Nach längerem Sträuben[4]) bewilligten die märkischen „Herren Stände" die Summe.

Aber auch das reichte noch nicht aus. Der Staat mußte sich zu einem baren Zuschuß entschließen: Aus der Impost-Revenüenkasse[5]) wurden jährlich 1000 Taler hergegeben.

---

[1]) Vgl. R. Roden: Kurzgefaßte Nachricht von dem Finanzwesen, in Preuß: Friedrich d. Große. Bd. 4. S. 427.

[2]) Die Stände versammelten sich in Cleve, in der Regel im Herbst oder Anfang Winter.

[3]) D. h. zur Aufbringung dieser Summe sollten die Städte nicht noch einmal herangezogen werden.

[4]) Die Stände lehnten die Forderung erst ganz ab; dann fanden sie dieselbe nur noch sehr hoch. Schließlich, als Bernuth drohte, der Beitrag würde „in attenta contradictione" auf den Steueretat gebracht werden, bewilligten sie.

[5]) Über die Einnahmen dieser Kasse, (Ausgangs-Impost-Revenüenkasse ist der volle Name; sie war in Schwelm [vgl. M. Lehmann, Freih. vom Stein I 57 Nr. 1]), sehen wir nicht klar. Jedenfalls floß in sie der Impost, den alle zu Lande ins Ausland gehenden märkischen Kohlen erlegen mußten, ebenso wie der, den die rheinaufwärts gehenden märkischen Kohlen bezahlten.

So stellten sich die Einnahmen der Schiffahrtskasse auf 3819 Taler im Jahre 1781/82, die Ausgaben dagegen auf 4078 Taler. Doch schon 1782/83 wandelte sich die passive Bilanz in aktive: die Kasse erzielte einen Überschuß von 1733 Talern; die Schleusen brachten mehr ein und die nötigen Kribben waren allmählich fertig geworden. Doch wenn sich auch die Überschüsse in den nächsten Jahren hielten, ein großer Eisgang, wie ihn z. B. das Frühjahr 1789 brachte, zehrte stark an den Beständen der Kasse.

Je günstiger sich die Bilanz der Schiffahrt zu gestalten schien, desto schwieriger war es, von den Ständen jährlich die zweitausend Taler zu erhalten. Für 1784/85 bewilligten sie nur 1000 Taler; 1788 waren sie auch für diese Summe nicht mehr zu haben. Nach dem schweren Eisgange 1789 forderte Bernuth wieder 2000 Taler. Die Stände lehnten ab: man solle die Zechen und Gewerke heranziehen, vor allem aber die Ruhrorter Kohlenkasse, die durch die Schiffahrt so gute Geschäfte mache, daß sie ihren Gläubigern das Schuldkapital viel zu schnell amortisiere.

1790 machte Bernuth einen letzten Versuch, die 2000 Taler zu erlangen. Die 500 Taler, welche die Städte bisher beisteuerten, waren mit Bewilligung der Stände zum Chausseebau verwandt[1]). Dafür schoß die Ruhrorter Kohlenkasse, obgleich sie sich ihrer Schulden noch nicht entledigt hatte, 500 Taler jährlich zu. Trotz der Hinweise Bernuth's auf die Größe des durch den Eisgang verursachten Schadens blieben die Stände bei ihrer Weigerung: die Ruhrorter Kasse könne noch mehr hergeben, erklärten sie.

Wir können das Verhalten der Stände weder schelten noch billigen, da wir über Verhältnisse, in denen sich die Schiffahrtskasse befand, nicht genau unterrichtet sind. Unsere Kenntnisse stammen aus den Rechnungen, die den Ständen vorgelegen haben, und diese Rechnungen gestatten nur einen oberflächlichen Einblick[2]). Den

---

Diese Einnahmen stehen aber in schlechtem Verhältnis zu dem hohen Beitrag, den die Kasse der Ruhrschiffahrt gab; wahrscheinlich hat sie noch andere Einnahmen gehabt. Die Aufsicht über diese Kasse hatte Linbrecht, von 1784 ab auch der Freiherr vom Stein.

[1]) Vgl. M. Lehmann: Freiherr vom Stein, I S. 117, Anmerk. 3.

[2]) Nach den Angaben O. v. Mülmann's (Statistik des Regierungsbezirks Düsseldorf, Bd. 2 S. 667 ff.) war die Lage der Kasse günstig. Doch unterscheiden sich seine Angaben von denen, welche die den Ständen vorgelegten

Klagen Bernuths über die großen Ausgaben, die den Tatsachen entsprachen, steht die andere Tatsache gegenüber, daß die Kasse auch im Jahre 1789/90 einen Überschuß hatte, und zwar 1535 Taler. Freilich konnten die Unglücksfälle eines schlimmen Jahres diesen Bestand schnell wieder aufbrauchen. Die Rechnungen, die den Ständen gezeigt wurden, sagen ferner nichts von der Amortisation. Allerdings kann das gänzliche Schweigen darüber auf eine günstige Lage der Kasse gedeutet werden: denn wäre die Amortisation aus Not unterblieben, so hätte Bernuth den Ständen gegenüber das sicher erwähnt. Es scheint nach alledem, daß es mit der Schiffahrt finanziell nicht schlecht bestellt war.

Lassen wir das dahingestellt, — jedenfalls haben die Stände, Stadt und Land, das Werk, das ihre Väter wünschten, nicht im Stich gelassen, sondern ihm über die erste, schwere Zeit hinweg geholfen.

Und auch der Staat hat sich schließlich nicht den nötigen Opfern entzogen. Allerdings hatte die Ruhrorter Kohlenkasse, und wohl auch die Impost-Revenüenkasse von der Ruhrschiffahrt großen Gewinn[1]) — aber dennoch, welche Wandlung gegen früher, wo sich die Staatskassen dem Werke ganz verschlossen.

Wir können nicht angeben, wieviel die Schiffbarmachung alles in allem gekostet hat. So viel ist sicher; der Anschlag, den Henning 1734 machte, wurde nicht erreicht. Henning hatte nur steinerne Schleusen bauen wollen; nach ihm mußte die ganze Schiffbarmachung viel gründlicher, viel solider ausgeführt werden. Er hat Recht

---

Rechnungen aufweisen. Nach M. betrug 1782/83 Einnahme und Ausgabe der Schiffahrtskasse 3708 Taler 20 Stbr., während die Rechnungen zeigen: Einnahme 5729 Taler, Ausgabe 3996 Taler, also noch günstiger wie Mülmann sie angibt — ein Zeichen, wie wenig Klarheit über die Verhältnisse herrscht. Auffällig ist es auch, daß die Rechnungen nichts sagen von dem Beitrage, zu dem Elsbruch und Co. sich verpflichtet hatten. Allem Anschein nach ist er bis 1787 gezahlt (sogar 1000 Taler, nicht bloß 750); es ist kaum denkbar, daß er in eine andere als die Schiffahrtskasse geflossen ist. Auch hinsichtlich der Vollständigkeit der Rechnungen ist manches auszusetzen. Die Stände monieren des öfteren das Fehlen von Belegen usw.

[1]) Diese beiden Kassen standen unter dem Bergwerks-Departement. Stein hatte in seinem Bericht 1780 darauf gedrungen, daß auch das Provinzial-Departement aus seinen Kassen zur Schiffahrt etwas beisteuere, doch — so viel bekannt — ist das nicht geschehen.

behalten. Die hölzernen Schleusen waren zu wenig widerstandsfähig; schon 1780, als sie die ersten Winter hinter sich hatten, rechnete man mit ihrem Neubau innerhalb von 20 Jahren — ein Hauptgrund, warum die Schiffahrtskasse von Anfang an so beträchtliche Summen zurücklegen mußte.

Die erreichte Schiffbarkeit war auch nicht vollkommen: bei zu hohem wie zu niedrigem Wasserstande war die Schiffahrt unmöglich[1]); das Gefälle zwischen den einzelnen Schleusen erwies sich als zu stark. Doch war daran die billige Ausführung wohl nicht durchaus schuld; die damalige Technik war vielleicht noch nicht erfahren genug, um den Fluß ganz zu bändigen[2]).

Sowie die Ruhr in den Dienst der Schiffahrt trat, mußten die Ruhrrechte und Gewohnheiten, die noch aus der Zeit der alten clevischen Herzöge herrührten, fallen. Schon 1778 war der Entwurf eines neuen Wasser- und Uferrechts fertig. Die Veröffentlichung verzögerte sich jedoch, weil er, auf Veranlassung von Heinitz und der clevischen Regierung, den Ständen unterbreitet wurde. Auf einer Konferenz in Cleve (6. Januar 1781) zwischen dem Präsidenten und einem Direktor der Kammer, einem Geheimen Rat der Regierung und zwei Vertretern der Ritterschaft wurde mit einigen nicht unwichtigen Änderungen die endgiltige Fassung festgestellt.

Am 10. Mai 1781 vom Könige vollzogen, trat die neue Ordnung vom 11. September des Jahres ab in Kraft[3]).

Den breitesten Raum nehmen die Bestimmungen ein, welche auf die Erhaltung eines tiefen, regelmäßigen Flußbettes für die Schiffahrt hinzielen. Alljährlich soll eine Kommission die Ruhr befahren und die nötigen Bauten und Reparaturen anordnen. Die Erhaltung der Ufer ist Sache der Anlieger; nur wenn sie arm sind, tritt die Ruhrschiffahrtskasse für sie ein. Zu jeder Ruhrbefahrung werden die Jurisdiktionsherren oder ihre Richter für ihre Bezirke hinzugezogen; sie haben die Aufsicht darüber, daß die Grundbesitzer die vorgeschriebenen Arbeiten ausführen, und empfangen etwaige Strafgelder[4]). Diese Bestimmung brachten die Stände hinein.

---

[1]) Vgl. Leonhardi's Erdbeschreibung der preußischen Monarchie, Band 4, Abteilung II, 7. Abschnitt § 5. S. 731.

[2]) Vgl. Greve: Die Kanalisierung der Ruhr.

[3]) Abgedruckt bei Scotti, IV, Nr. 2228.

[4]) Ruhrrecht, Kapitel I, § 16.

Kollidieren die Interessen der Schlachtenbesitzer mit denen der Schiffahrt, so gehen letztere vor[1]). Eine wichtige Verfügung; sie stellte die Rechte, die eine alte Zeit an die Ruhr gehabt hatte, vor denen der neuen Zeit zurück und ordnete die Vorteile der Einzelnen denen der Allgemeinheit unter.

Der Leinpfad ist von den anliegenden Grundbesitzern rein zu erhalten[2]). Im Protokoll der Konferenz wird ihnen für den Schaden, den der Gebrauch des Pfades an den angrenzenden Wiesen verursacht, eine Vergütigung versprochen[3]).

Erwähnenswert ist noch, daß das Strandrecht ausdrücklich aufgehoben wird[4]).

Die Ruhrschiffahrt hat die Hoffnungen, die man auf sie setzte, erfüllt. Beschränken wir uns darauf, die Steigerung der Kohlenausfuhr als Beweis heranzuziehen[5]).

1735 berechnete Decker die märkische Kohlenproduktion auf 467 874 Ringel (à 75 kg); der Absatz wird etwas geringer gewesen sein. 1770 betrug der Absatz märkischer Kohlen 669 267 Ringel; er war also in 35 Jahren etwa um die Hälfte des früheren Betrages gestiegen. 1771 begann die Ruhrschiffahrt. 1800 betrug der Absatz 2 505 068 Ringel, etwa das Vierfache des Absatzes von 1770. Mit dem Anfang der Ruhrschiffahrt also war der jährliche Absatz in 30 Jahren achtmal so schnell gestiegen, wie in den vorhergehenden 35 Jahren, wo es keine Schiffahrt gab.

Allerdings war die Kohlenausfuhr sehr erleichtert worden.

Schon 1776 hatte das General-Direktorium, auf die Bemühungen Reichardts hin, den Unternehmern den Ausgangs-Impost für die rheinabwärts gehenden Kohlen erlassen[6]). Heinitz dehnte 1780 seine Reise bis nach Holland hinein aus, um mit Kaufleuten

[1]) Ruhrrecht, Kapitel IV, § 38.

[2]) Ruhrrecht, Kapitel V, § 43. § 44 gewährleistet den Grundbesitzern auch weiterhin das Eigentumsrecht an das Leinpfad-Land.

[3]) Diese Bestimmung ist nicht aufgenommen in das Ruhrrecht. Sie scheint aber beobachtet zu sein, namentlich aus Rücksicht auf die Nachbarstaaten.

[4]) In der Einleitung des Ruhrrechts.

[5]) Für die folgenden Zahlenangaben vgl. H. Achenbach: Geschichte der cleve-märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung.

[6]) Stein berichtet, daß der Ausgangs-Impost den Unternehmern ganz erlassen sei — wenig wahrscheinlich. Die rheinaufwärts gehenden Kohlen bezahlten den Impost wie früher.

in Amsterdam und Leerdam Handelsbeziehungen anzuknüpfen oder zu befestigen[1]). Die Rheinzölle waren der Kohlenausfuhr nach Holland sehr hinderlich; Heinitz verschaffte noch 1780 den rheinabwärts gehenden märkischen Kohlen Zollfreiheit bei den clevischen Rheinzöllen[2]).

Im Jahre 1787 wurde der Kontrakt mit Elsbruch und Co. aufgehoben[3]). Damit fiel das einzige Privileg, das es auf der Ruhr gegeben hatte. Das Kohlendepot in Ruhrort blieb zwar bestehen[4]), aber es hörte für das Herzogtum Cleve der Zwang auf, sich von dort mit Kohlen zu versehen. Jeder durfte sich zu Wasser seinen Bedarf von den märkischen Zechen selbst holen. Die Schiffahrt wurde der schärfsten Kontrolle unterworfen, um die Einführung fremder Kohlen zu vereiteln. Eine wesentliche Verbilligung der Kohlen trat durch die Aufhebung des Kontraktes zunächst nicht ein. Das Ruhrorter Depot hatte bisher den Gang Kohlen um 3 Stüber über dem Preise verkauft, für den die Unternehmer ihn nach Ruhrort lieferten. Die clevischen Konsumenten mußten von 1787 ab von jedem Gang einen Impost von 4 Stübern entrichten; die Schulden der Schiffahrtskasse machten diese Maßregel nötig[5]).

---

[1]) Vgl. M. Lehmann: Freiherr vom Stein, I, S. 40.

[2]) Reskript vom 29. November 1780. (Vielleicht ist es auch die Kabinettsordre, die dies Datum trägt.) Vgl. auch Scotti, IV, Nr. 2356, § 11. — Die rheinaufwärts bestimmten Kohlen bezahlten die Zölle (wohl nur bei Ruhrort im Clevischen) wie früher; man hütete sich, der bergischen Industrie den Brennstoff zu verbilligen.

[3]) Vgl. Scotti, IV, Nr. 2356. Reglement über den freien Steinkohlentransport nach Cleve.

[4]) Seit 1784 hatte Stein Mitaufsicht über das Depot. (Vgl. Lehmann, Stein, I, S. 56.)

[5]) Dieser Impost floß (vgl. § 15 des neuen Reglements, Scotti IV 2356) in die Ruhrorter Kohlenkasse, die demnach, wie es auch die Stände behaupteten, gute Einnahmen hatte. Der Impost wird ausdrücklich (§ 13) zur Schuldentilgung und Erhaltung der Schiffahrt bestimmt. — Die Kohlen für den auswärtigen Debit bezahlten diesen Impost zur Kohlen-Kasse nicht (§ 15), sondern wie schon ausgeführt (vgl. S. 168 Anm. 5), einen Ausgangs-Impost zur Schwelmer Impostkasse, soweit sie zu Lande oder rheinaufwärts ins Ausland gingen. — Mülmann erwähnt (Statistik des Rgbz. Düsseldorf 2. Bd. S. 667 ff.) schon für das Jahr 1782/83 neben den Schleusengeldern noch Schiffahrtsgebühren. Diese sind jedoch aus den Akten nicht zu belegen bis 1787; von da ab könnte man den Impost zur Kohlenkasse dafür ansehen.

So hat von 1787 ab die Kosten der Ruhrschiffahrt im wesentlichen das Publikum zu tragen.

Auch die übrigen Produkte der Grafschaft Mark hatten von der Schiffahrt den erhofften Nutzen; namentlich der Ausfuhr von Steinen, Holz, Salz und vor allem von Eisenwaren kam sie zugute. Heinitz machte der Eisenindustrie den Wassertransport noch besonders dadurch vorteilhaft, daß er dem Roheisen, das auf der Ruhr verschifft wurde, Zollfreiheit verschaffte.

Auch in den kleineren Ruhrstaaten spürte man den Segen der Schiffahrt: sie hat im Essenschen Stift Rellinghausen einen Aufschwung des Bergbaues bewirkt[1]).

Die Schleuseneinnahmen waren im ganzen reichlich, doch verminderten sie sich im einzelnen rasch, je weiter oben eine Schleuse lag[2]). Die drei obersten Schleusen brachten oft nicht einmal den Gehalt des Wärters ein. Man gab sie deshalb 1801 auf[3]), zumal gute, größere Chausseen gebaut waren, auf denen das Salz transportiert werden konnte.

Überblicken wir noch kurz die ferneren Schicksale der Ruhrschiffahrt.

1802 wurden Essen und Werden von Preußen annektiert, was der Ruhrschiffahrt durch die nunmehr eintretende einheitliche Verwaltung sehr zugute kam. Die siegreichen Franzosen zogen die Einnahmen der Schleusen in die Kassen des von ihnen gestifteten Großherzogtums Berg; für die Wasserwerke wurde sehr wenig getan. Nach 1814 blühte die Schiffahrt von Jahr zu Jahr mehr auf. ihre Kasse wurde bald sehr reich; sie konnte die Verbesserungen im Flußlauf, die Neubauten der Schleusen, die namentlich unter dem

---

[1]) Nach einem Berichte des Kriegsrat Liebrecht 1802 (vgl. H. Achenbach: Geschichte der clevisch märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung S. 221.) Auch der Werdensche Steinkohlenbergbau wurde durch die Ruhrschiffahrt sehr befördert.

[2]) Am einträglichsten waren die Schleusen unterhalb von Hattingen, von denen keine der Schiffahrtskasse gehörte. Die Schleusengelder wurden anders, als in der Konferenz von 1773 abgemacht war, erhoben. Vgl. Leonhardi, Erdbeschreibung der preußischen Monarchie [Bd. 4, Abt. II] 7. Abschn. § 5, S. 731 Flußab hatte ein Schiff bei jeder Schleuse 52 $^1/_2$ Stüber zu zahlen; flußauf passierte es frei.

[3]) Für dies und das Folgende vgl. hauptsächlich: Greve, Die Kanalisierung der Ruhr.

Oberpräsidenten v. Vinke geschahen, selber bestreiten[1]); die Schiffahrt kostete dem Staate keinen Pfennig, und förderte Bergbau und Industrie.

Da wurden im Anfang der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts die ersten Eisenbahnen in Westfalen gebaut. Anfangs schien es, als sollte sich die Ruhrschiffahrt neben den Eisenbahnen als bedeutendes Verkehrsmittel behaupten. Noch 1861 dachte man daran, die Schiffbarkeit des Flusses zu vervollkommnen, ja wieder bis Herdecke auszudehnen[2]). Aber der Verkehr auf der Ruhr ging stetig zurück. 1860 wurden 868000 t verschifft, 1878 nur noch 46800 t. Die Ursache lag darin, daß die Ruhr keine beständige Straße dem Verkehr bot; sie hatte in der Regel im Sommer nicht genug Wasser. Die Schiffer warteten auf Regen im Gebirge; fiel er, so begann hastig allenthalben die Schiffahrt. Vor den Schleusen entstand ein Gedränge der Schiffe, die oft Tage lang auf Durchschleusung warten mußten.

Die Technik der Ruhrregulierung ist auf dem Standpunkt von 1850, ja von 1780 stehen geblieben; die moderne Technik würde den Übelständen vielleicht abhelfen können.

Nach dem Berichte des Kaiserlichen statistischen Amts[3]) durchfuhren im Jahre 1901 die Mülheimer Ruhrschleuse stromauf sieben Schiffe, sechs davon unbeladen; stromab fünf Schiffe, mit einer Ladung von 297 Tonnen (à 1000 kg); und zwar bestand die Ladung nicht in Kohlen, sondern in Steinen und Steinwaren.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde von Frankreich und der batavischen Republik die Rheinschiffahrt für alle Fremden sehr erschwert. Um sie entbehren zu können, faßte man im preußischen General-Direktorium den Plan, die Lippe direkt mit der Nordsee

---

[1]) Die Privatschleusen auf der Ruhr wurden nach und nach vom Staate übernommen. 1821 wurde der Bau des Ruhrorter Hafens begonnen. Die Einkünfte der Schiffahrtskasse bestanden (nach O. v. Mülmann, Statistik des Regierungsbezirks Düsseldorf 2. Bd. S. 667 f.), wohl neben den Schleusengeldern, in Schiffahrtsabgaben: 1¼ Pfennig pro Zentner Kohle.

[2]) Erlaß des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, (Berlin, 16. Oktober 1861): „Die Ruhrschiffahrt wird ihre Wichtigkeit voraussichtlich auch nach der weiteren Ausbreitung des dortigen Eisenbahnnetzes behalten."

[3]) Vgl.: Die Binnenschiffahrt 1901, bearbeitet vom Kaiserlichen statistischen Amt.

zu verbinden. In einem Immediat-Berichte[1]) der Minister Reden und Angern lesen wir: Der König müsse suchen, Lippe und Ems zu besitzen, beide zu verbinden, und letztere dann bis an die Nordsee schiffbar zu machen, um dem Zwange Frankreichs und Hollands zu entgehen, den selbige stets über die Schiffahrt auf dem Rhein ausüben werden. Dieser Plan, der in jüngster Zeit verwirklicht ist, stammt also schon aus den letzten Jahren des alten Preußens.

Von einer Verbesserung der Ruhrschiffahrt ist man jetzt ganz abgekommen; an Stelle der Ruhr ist die Lippe getreten. Das Projekt, die Schiffbarkeit dieses Flusses völlig auszubauen, wurde bei den Beratungen des preußischen Abgeordnetenhauses über die Mittellandkanal-Vorlage[2]) wiederum Gegenstand der öffentlichen Aufmerksamkeit.

---

[1]) Berlin, den 22. April 1806. — Diese Nachricht verdanke ich einer gütigen Mitteilung meines hochverehrten Lehrers, Herrn Professors Dr. M. Lehmann.

[2]) Vgl.: Stenographische Berichte über die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses 1899, Anlagen, Bd. IV, S. 2870 und 2873.

Inhaltsverzeichnis.

Lebenslauf.

Ich, Walther Kliche, wurde am 21. Juni 1880 zu Pakosch bei Inowrazlaw als Sohn des Apothekers Ernst Kliche geboren. Vorbereitet auf dem Gymnasium zu Quedlinburg, das ich Ostern 1899 mit dem Zeugnis der Reife verließ, studierte ich auf den Universitäten Erlangen, Berlin, Leipzig und Göttingen Geschichte, Geographie, Deutsch und Philosophie. Das Studium der Geschichte, namentlich der neueren Geschichte, trat in Leipzig, wo ich besonders die Vorlesungen und Übungen des Herrn Professors E. Marcks besuchte, in den Vordergrund. In Göttingen hielt ich mich seit Ostern 1901 auf. Meine Lehrer waren daselbst die Herren Professoren Baumann, Brandi, Busolt, Heyne, Husserl, Kehr, Krauske, M. Lehmann, W. Meyer, Roethe, Schröder und Wagner. Allen meinen verehrten Herren Lehrern sage ich meinen aufrichtigen Dank.

Ganz besonders fühle ich mich Herrn Geheimen Regierungsrat Professor Dr. M. Lehmann zu Dank verpflichtet.

Auch die vorliegende Abhandlung geht auf seine Anregung zurück; stets habe ich mich seines Interesses und Rates bei meiner Arbeit erfreuen dürfen.

Noch möchte ich den Königlichen Staatsarchiven zu Berlin, Düsseldorf und Münster für die weitgehende Liberalität danken, mit der sie mir die einschlägigen Archivalien zur Einsicht überließen.



